



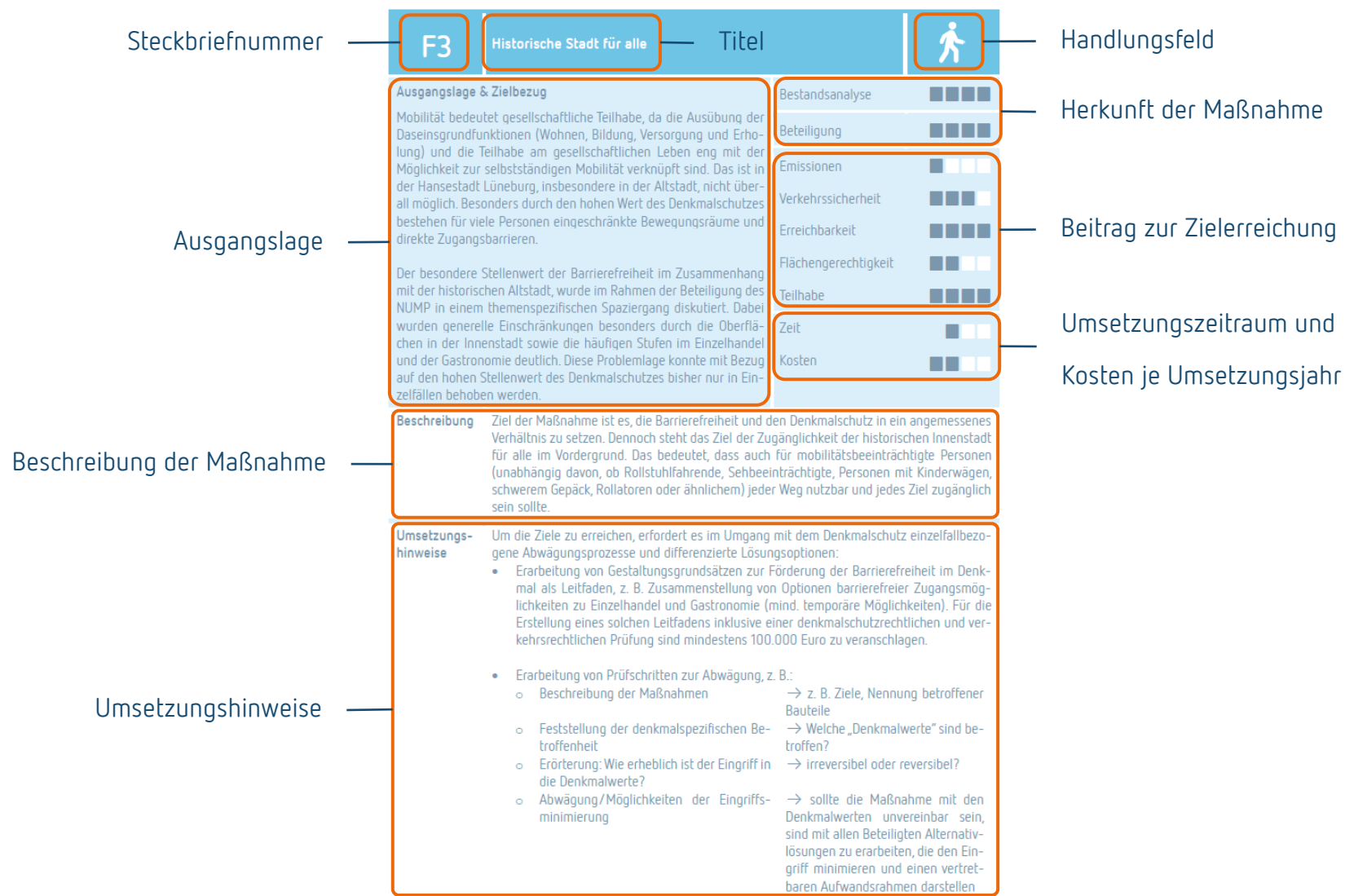
Maßnahmensteckbriefe

Nachhaltiger Urbaner Mobilitätsplan (NUMP) für die Hansestadt Lüneburg

Inhaltsverzeichnis

Aufbau der Maßnahmensteckbriefe	3
Legende	4
Maßnahmenübersicht	5
F Fußverkehr	8
K Kommunikation	14
M Motorisierter Verkehr	20
Ö ÖPNV & Vernetzte Mobilität	35
R Radverkehr	52
S Straßenraumgestaltung	62

Aufbau der Maßnahmensteckbriefe



Legende

Herkunft der Maßnahme	Sehr gering unterstützt durch	Gering unterstützt durch	Stark unterstützt durch	Sehr stark unterstützt durch
Bestandsanalyse	■ □ □ □	■ ■ □ □	■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■
Beteiligung	■ □ □ □	■ ■ □ □	■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■

Beitrag zur Zielerreichung	Sehr geringer Einfluss	Geringer Einfluss	Hoher Einfluss	Sehr hoher Einfluss
Emissionen	■ □ □ □	■ ■ □ □	■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■
Verkehrssicherheit	■ □ □ □	■ ■ □ □	■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■
Erreichbarkeit	■ □ □ □	■ ■ □ □	■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■
Flächengerechtigkeit	■ □ □ □	■ ■ □ □	■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■
Teilhabe	■ □ □ □	■ ■ □ □	■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■

Umsetzungszeitraum	Kurzfristig bis 2026	Mittelfristig bis 2030	Langfristig ab 2030
Umsetzungsbeginn	■ □ □	■ ■ □	■ ■ ■

Kosten je Umsetzungsjahr	0 – 50.000 Euro	50.000 – 100.000 Euro	100.000 – 250.000 Euro	über 250.000 Euro
Kosten pro Jahr	■ □ □ □	■ ■ □ □	■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■


Maßnahmenübersicht

Nr.	Maßnahmentitel	Herkunft der Maßnahme		Beitrag zur Zielerreichung					Umsetzungszeitraum	Kosten je Umsetzungsjahr
		Bestandsanalyse	Beteiligung	Emissionen	Verkehrssicherheit	Erreichbarkeit	Flächengerechtigkeit	Teilhabe		
F Fußverkehr										
F1	Netzkonzeption Fuß	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
F2	Maßnahmenprogramm öffentlicher Raum	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
F3	Historische Stadt für alle	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
K Kommunikation										
K1	Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
K2	Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
K3	Digitale Hansestadt	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
M Motorisierter Verkehr										
M1	Netzkonzeption Kfz	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
M2	Verkehrsberuhigung für sichere Lebensumfelder	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
M3	Ein Rahmen für die E-Mobilität	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
M4	Wirksame Modalfilter in der Innenstadt	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
M5	Parkraummanagement	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
M6	Citylogistik	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■

Nr.	Maßnahmentitel	Herkunft der Maßnahme		Beitrag zur Zielerreichung					Umsetzungszeitraum	Kosten je Umsetzungsjahr
		Bestandsanalyse	Beteiligung	Emissionen	Verkehrssicherheit	Erreichbarkeit	Flächengerechtigkeit	Teilhabe		
Ö ÖPNV & Vernetzte Mobilität										
Ö1	Zukunftsfähiges ÖPNV-Netz für Lüneburg	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
Ö2	Anpassungsbedarfe Fortschreibung Nahverkehrsplan	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
Ö3	Modellprojekt: Flexible Angebote zur Verbesserung der Erschließung	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
Ö4	Unterwegs bei Tag und Nacht	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
Ö5	Busbeschleunigung	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
Ö6	Haltestelleninitiative	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
Ö7	Vernetzte Mobilität	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
Ö8	Bike & Ride	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
R Radverkehr										
R1	Netzkonzeption Rad	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
R2	Störungsarmes Radfahren	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
R3	Stärkung der Wahrnehmung des Radverkehrs	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
R4	Radabstellanlagen	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■

Nr.	Maßnahmentitel	Herkunft der Maßnahme		Beitrag zur Zielerreichung					Umsetzungszeitraum	Kosten je Umsetzungsjahr
		Bestandsanalyse	Beteiligung	Emissionen	Verkehrssicherheit	Erreichbarkeit	Flächengerechtigkeit	Teilhabe		
S Straßenraumgestaltung										
S1	Optimierung der Verkehrsströme in der östlichen Innenstadt	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
S2	Optimierung der Verkehrsströme Soltauer und Uelzener Straße	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
S3	Lebenswerte Quartiere	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
S4	50 Knotenpunkte & Querungen für Lüneburg	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
S5	Sichere Schulumfelder	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
S6	Lebenswerte Innenstadt	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■

F | Fußverkehr

F1	Netzkonzeption des Fußverkehrs	
<p>Ausgangslage & Zielbezug</p> <p>Während zum Beispiel mit der Radverkehrsstrategie und dem Nahverkehrsplan verkehrsträgerspezifische Konzepte vorliegen, fehlt zur dauerhaften und systematischen Förderung des Fußverkehrs eine solche Strategie. Dabei ist ein strategisches Vorgehen zur Förderung des Fußverkehrs von besonderer Wichtigkeit. Ziel der Netzkonzeption ist es daher, den Fußverkehr effizient und zielgerichtet zu fördern.</p> <p>Sowohl in den gesamtstädtischen Beteiligungsformaten als auch in den Quartierswerkstätten spielte der Fußverkehr insbesondere mit Hinweisen zu unzureichenden Flächenverfügbarkeiten und mangelnder Verkehrssicherheit eine wichtige Rolle. Auch die Bestandsanalyse bestätigte große Nutzungskonflikte im Seitenraum und ein häufiges Unterschreiten von Mindestbreiten.</p>	Bestandsanalyse	<div style="display: flex; gap: 5px;"><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #0072bc;"></div><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #0072bc;"></div><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #ccc;"></div><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #ccc;"></div></div>
	Beteiligung	<div style="display: flex; gap: 5px;"><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #0072bc;"></div><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #0072bc;"></div><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #ccc;"></div><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #ccc;"></div></div>
	Emissionen	<div style="display: flex; gap: 5px;"><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #0072bc;"></div><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #0072bc;"></div><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #ccc;"></div><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #ccc;"></div></div>
	Verkehrssicherheit	<div style="display: flex; gap: 5px;"><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #0072bc;"></div><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #0072bc;"></div><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #0072bc;"></div><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #0072bc;"></div></div>
	Erreichbarkeit	<div style="display: flex; gap: 5px;"><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #0072bc;"></div><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #0072bc;"></div><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #ccc;"></div><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #ccc;"></div></div>
	Flächengerechtigkeit	<div style="display: flex; gap: 5px;"><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #0072bc;"></div><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #0072bc;"></div><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #0072bc;"></div><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #0072bc;"></div></div>
	Teilhabe	<div style="display: flex; gap: 5px;"><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #0072bc;"></div><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #0072bc;"></div><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #0072bc;"></div><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #0072bc;"></div></div>
	Zeit	<div style="display: flex; gap: 5px;"><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #ccc;"></div><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #0072bc;"></div><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #0072bc;"></div><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #ccc;"></div></div>
	Kosten	<div style="display: flex; gap: 5px;"><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #0072bc;"></div><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #0072bc;"></div><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #ccc;"></div><div style="width: 10px; height: 10px; background-color: #ccc;"></div></div>

Beschreibung

Eine für die Gesamtstadt geltende Netzkonzeption für den Fußverkehr muss sich an den Erfordernissen und Bedürfnissen ihrer Bewohner:innen und Besucher:innen ausrichten. Als Grundlage baut die Netzkonzeption dabei auf den vorhandenen Richtlinien und Regelwerken auf. Eine Charakteristik des Fußverkehrs ist die flächendeckende Erschließung und die hohe Umwegemempfindlichkeit. Daher tritt der Fußverkehr im Vergleich zum Rad- oder Kfz-Verkehr weniger stark gebündelt auf. In der Folge ist daher neben der linienhaften Betrachtung durch Fußverkehrsachsen ein flächenhafter Ansatz zur ganzheitlichen Erschließung notwendig.

Achsen bündeln dabei den Fußverkehr, übernehmen eine Sammelfunktion und garantieren eine attraktive Verbindung aus den Quartieren ins Zentrum sowie zwischen wichtigen Zielorten (z. B. Innenstadt, Bahnhof, ärztliche Versorgung/Krankenhaus, Kitas und Schulen, Nahversorgung, Universität), sodass auch einzelne Abschnitte auf diesen Wegen zurückgelegt werden können. Daraus abgeleitet ergeben sich **Haupttrouten** des Fußverkehrs, welche hohe Potenziale für den Fußverkehr aufzeigen und entsprechend hohe Qualitätsstandards erfordern.

Eine planerische Betrachtung von Bereichen unterstützt eine flächendeckende Erschließung unter der Beachtung der hohen Umwegemempfindlichkeit und werden je nach Bedeutung für den Fußverkehr in Hauptfußverkehrsbereiche, Nebenfußverkehrsbereiche und das Basisnetz unterteilt. In den **Hauptfußverkehrsbereichen** weisen die Straßenräume ein hohes Fußverkehrspotenzial auf und sind daher auf entsprechend hohe Fußverkehrsstärken hin zu dimensionieren. Hohe Qualitätsstandards und eine umfassende Barrierefreiheit haben hier einen besonders hohen Nutzen. **Nebenfußverkehrsbereiche** weisen ein moderates Fußverkehrspotenzial auf. Alle übrigen Straßenräume innerhalb der Siedlungsbereiche bilden das **Basisnetz**.

Folgende Mindestmaße sollten für die genannten Fußverkehrsachsen und -bereiche angestrebt werden (nach FGSV EFA 2002/E Klima 2022):

Tabelle 1: Mindestmaße Fußverkehr

Hauptroute	Hauptbereiche	Nebengebiete	Basisnetz
<i>z. B.: vom Bahnhof über die Lünertorstraße bis zur Fußgängerzone</i>	<i>Überwiegend Kernstadt und Stadtteilzentren z. B. Universitätsumfeld, Schulumfelder und Stadtteilzentrum Kaltenmoor</i>	<i>Überwiegend reine Wohnquartiere z. B. Wilschenbruch und Oedeme</i>	<i>Quartiersverbindende Siedlungs- und Freiflächen im Wohn- und Arbeitsumfeld</i>
Durchgehend mind. Regelmaß (2,5m); in der Regel sind breitere Fußwege zu planen, da von einer erhöhten Frequenz ausgegangen wird	Regelmaß (2,5m) <ul style="list-style-type: none"> Regelmaß Unterschreiten in Ausnahmefällen (<10%) In keinem Fall unter Mindestmaß (derzeit 2,1m) 	Großteil Regelmaß (>70%) <ul style="list-style-type: none"> Regelmaß Unterschreiten in geringem Umfang (<30%) In keinem Fall unter Mindestmaß (derzeit 2,1m) Engstellen max. 25m lang 	Regelmaß soweit möglich <ul style="list-style-type: none"> Regelmaß ist grundsätzlich anzustreben. Wo nötig, kann dies unterschritten werden Mindestmaß nicht unterschreiten Engstelle max. 50m
Querungsanlagen: <ul style="list-style-type: none"> Alle 100-150m Bevorzugt bevorrechtigt 	Querungsanlagen: <ul style="list-style-type: none"> Alle 100-150m Bevorzugt bevorrechtigt 	Querungsanlagen wenn: <ul style="list-style-type: none"> beidseitig geschlossene Wohnbebauung, Geschäfte, Dienstleistungen, weitere wichtige Quellen und Ziele im Fußgängerverkehr Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkten des ÖPNV 	Querungsanlagen wenn: <ul style="list-style-type: none"> beidseitig geschlossene Wohnbebauung, Geschäfte, Dienstleistungen, weitere wichtige Quellen und Ziele im Fußgängerverkehr Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkten des ÖPNV
Bei Arbeitsstellen sollte immer ein Notweg eingerichtet werden; bei längeren Arbeitsstellen (> 50m) sollte das Mindestmaß für den Begegnungsfall gewährleistet werden.		Bei Arbeitsstellen ist die Einrichtung eines Notweges anzustreben. Ist dies nicht möglich, ist eine barrierefreie Querungshilfe notwendig.	Sofern an Arbeitsstellen kein Notweg eingerichtet wird, sind barrierefreie Querungshilfen einzurichten.
Deutliche Trennung vom fließenden Verkehr (Kfz- und Rad); gute Beleuchtung und Einsehbarkeit		-	-

Umsetzungshinweise

- In einem ersten Schritt ist es erforderlich, dass im Rahmen des NUMP entwickelte Fußverkehrsnetz (siehe Abbildung 1), welches sich auf die wichtigsten Achsen fokussiert, umzusetzen. Die Gesamtlänge der im Netz enthaltenen Haupttrouten beläuft sich nach derzeitigem Planungsstand auf rund 12 Kilometer und die Kosten pro Kilometer Routenverlauf zur umfassenden Mängelbeseitigung belaufen sich auf ca. 250.000 €. Die entsprechenden Routen sollen nacheinander und ggf. in Abschnitten umgesetzt werden. Hierfür müssen sukzessive in den kommenden Jahren rund 3 Millionen Euro bereitgestellt werden.
- Im Anschluss an den Ausbau des oben genannten Fußverkehrsnetzes ist die Erstellung von stadtteilbezogenen Nahmobilitätskonzepten erforderlich, um in diesen engmaschige Fußverkehrsnetze festzulegen und an das übergeordnete Haupttroutennetz anzuknüpfen. Dabei müssen die Bewohner:innen aktiv in den Prozess miteinbezogen werden und das jeweils betrachtete Quartier mitgestalten. Folgende Aspekte sollten dabei betrachtet werden:
 - Festlegung von engmaschigen Fußverkehrsnetzen für die Stadtteile
 - Sicherstellung regelmäßiger Querungsmöglichkeiten und Sichtbeziehungen an Knoten- und Querungssituationen
 - Sicherstellung der Zu- und Abgangssituation an ÖPNV-Haltestellen (insb. mit Blick auf die Barrierefreiheit)

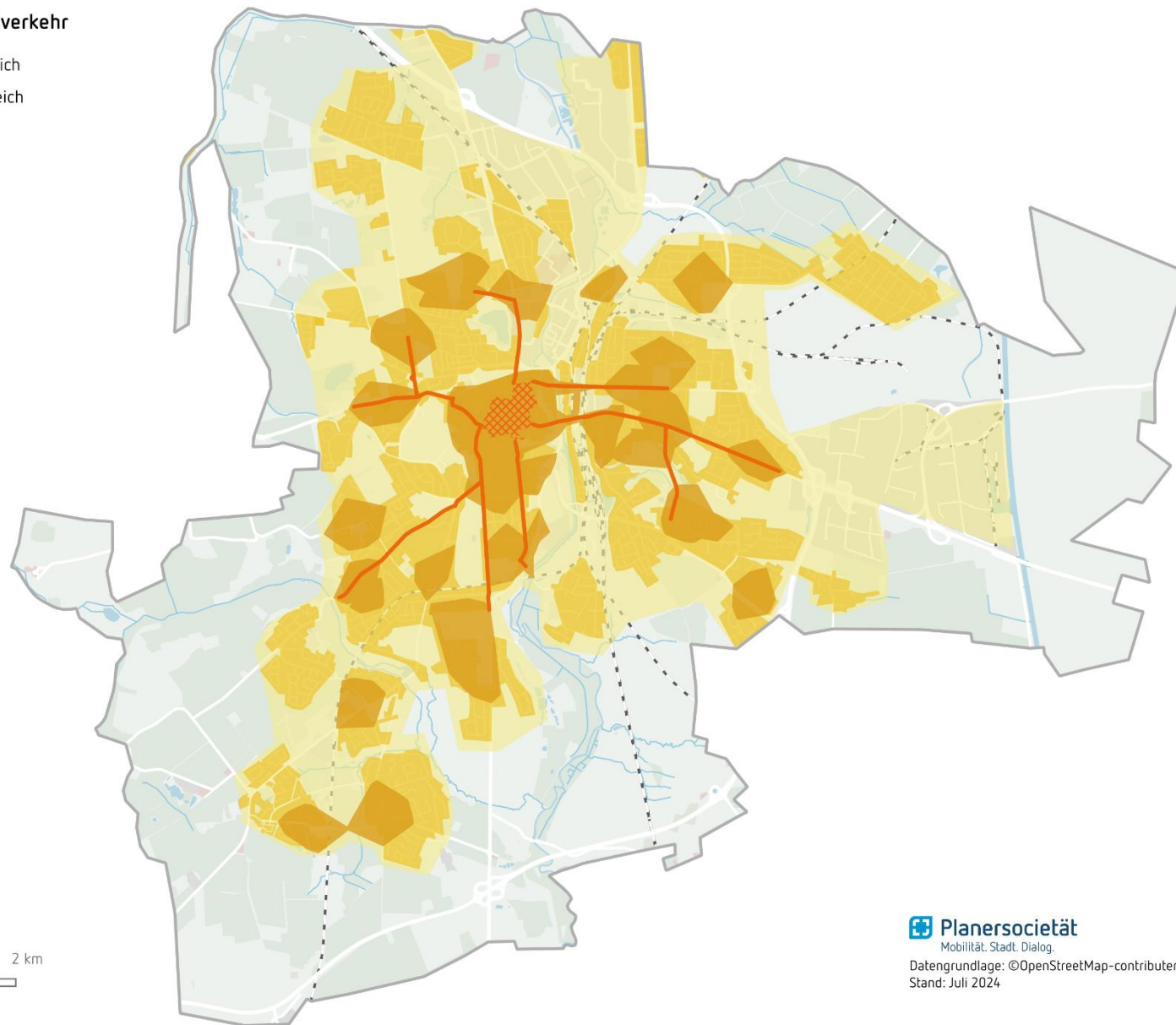
Die Kosten belaufen sich pro stadtteilbezogenem Nahmobilitätskonzept auf rund 150.000 Euro (Beteiligungsprozess und Erstellung des Konzeptes) und entsprechend Kosten für die Umsetzung des daraus resultierenden Feinerschließungsnetzes im Umfang von ca. 200.000 Euro pro Kilometer.

- Bei allen zukünftigen Planungen sind die in Tabelle 1 aufgeführten Mindestmaße durch die Planenden und Bauende grundsätzlich einzuhalten.

Abbildung 1: Anspruchsbereiche Fußverkehr

Anspruchsbereiche Fußverkehr

-  Hauptfußverkehrsbereich
-  Nebenfußverkehrsbereich
-  Basisnetz
-  Fußgängerzone
-  Hauptroute



F2

Maßnahmenprogramm öffentlicher Raum



Ausgangslage & Zielbezug

Öffentliche Räume wie Plätze in den Zentren oder Wohnquartieren sind Aufenthaltsorte, die wesentlich zur Lebensqualität einer Stadt beitragen. Unabhängig von den umliegenden Strukturen sind es wichtige Orte der Teilhabe. Belebte Plätze erhöhen das Miteinander innerhalb der Quartiere und dienen als Treffpunkt. Ebenso kommt der Gestaltung des öffentlichen Raumes bei der Klimafolgenanpassung in Städten eine besondere Bedeutung zu (siehe auch Maßnahme D2 und D6 des Klimaschutzplans der Hansestadt Lüneburg). Besonders vor dem Hintergrund einer Mobilitätswende stellen dies wichtige Themen dar.

Zahlreiche konkrete Maßnahmenideen gingen in den unterschiedlichsten Beteiligungsformaten zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und im Hinblick auf eine Stärkung der Klimaresilienz ein. Themen sowohl für die Innenstadt als auch für die Stadtteilzentren waren dabei insbesondere Begrünungsmaßnahmen, Sitz- und Spielmöglichkeiten sowie die Schaffung von Schattenplätzen.

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten



Beschreibung

Um die Funktionen öffentlicher Räume bestmöglich zu erfüllen, sollten diese möglichst attraktiv gestaltet sein, d. h. über sichere Wege, ausreichend Sitzmöglichkeiten, Spielgelegenheiten, eine barrierefreie Gestaltung, schattige und sonnige Bereiche sowie eine attraktive Begrünung und Mülleimer verfügen. Des Weiteren ist der Umgebungslärm zu berücksichtigen, welcher der Erholungsfunktion entgegenstehen kann. Ebenso sollten sie von allen Nutzenden als sicher empfunden werden und barrierefrei zugänglich sein. Folgende Kriterien sind für attraktive öffentliche Räume anzustreben:

- Sichere Wege und Umgebung
- Barrierefreie Zugänglichkeit
- Ausreichend Sitzgelegenheiten (teilw. Überdacht bzw. Verschattet)
- Spielgelegenheiten
- Schattige und sonnige Bereiche
- Attraktive Begrünung
- Ausreichend Mülleimer
- Berücksichtigung des Umgebungslärms
- Beleuchtung

Umsetzungshinweise

Zielsetzung ist es, pro Jahr im Rahmen der finanziellen Ressourcen der Stadtplanung einen Platz um- bzw. neuzugestalten. Ergänzend wird im Bestand nach entsprechenden Bedarfen das vorhandene Angebot ergänzt bzw. erweitert. Aus den Beteiligungsformaten sowie der Bestandsanalyse abgeleitete Bedarfe für Um- bzw. Neugestaltungen ergeben sich für folgende Orte:

Tabelle 2: Bedarfe für Um- bzw. Neugestaltungen des öffentlichen Raums

Elemente	optional	Kostenhinweis	Verortung
Generelle Aufwertung/Attraktivierung bestehender Plätze			
Barrierefreiheit, Sitzmöglichkeiten, Begrünung, Entsiegelung, Spielelemente,	Öffentliche Toiletten, Wasserelemente, Fahrradabstellanlagen, Sharing-Angebote, Trinkwasserbrunnen	Gesamtkosten variieren stark je nach Ausgestaltung; Straßenbaum: ca. 6.000 € Entsiegelung: ca. 50€/m ²	Bahnhofsvorplatz, St. Stephanus-Platz (Kaltenmoor)

Beleuchtung, Mülleimer		Trinkwasserbrunnen: ca. 15.000 €	
Neugestaltung von Plätzen (auch als Pocket-Park)			
Barrierefreiheit, Sitzmöglichkeiten, Begrünung, Entsiegelung, Spielelemente, Beleuchtung, Mülleimer	Öffentliche Toiletten, Wasserelemente, Fahrradabstellanlagen, Sharing-Angebote, Urban Gardening	Pocket-Park: ca. 50.000€ (kann je nach Ausgestaltung stark variieren)	Innenstadt - Ilmenau, Stadtteilzentren
Schaffung/Erweiterung der Sitzmöglichkeiten			
Erhöhung der Anzahl bestehender Sitzmöglichkeiten	Sitzgruppen, Tische, Mülleimer	Je Sitzbank: ca. 1.500 €	Hanseplatz, Kurpark
Schaffung/Erweiterung von Beschattung und Begrünung			
Erhöhung der Begrünung und Beschattung	Beschattung durch bauliche Elemente (z. B. Sonnensegel, Schirme)	Straßenbaum: ca. 6.000€	Innenstadt – insb. Fußgängerzone
Schaffung/Erweiterung der Spielmöglichkeiten			
Spielelemente für unterschiedliche Altersgruppen, Sitzmöglichkeiten	Wasserelemente	Kleinstspielgerät: ca. 1.500 €, Balancier- und Kletteranlage: klein ca. 10.000 €, groß ca. 30.000 €	Baugebiet Am Pilgerpfad, Skatepark Häcklingen

F3

Historische Stadt für alle



Ausgangslage & Zielbezug

Mobilität bedeutet gesellschaftliche Teilhabe, da die Ausübung der Daseinsgrundfunktionen (Wohnen, Bildung, Versorgung und Erholung) und die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben eng mit der Möglichkeit zur selbstständigen Mobilität verknüpft sind. Das ist in der Hansestadt Lüneburg, insbesondere in der Altstadt, nicht überall möglich. Besonders durch den hohen Wert des Denkmalschutzes bestehen für viele Personen eingeschränkte Bewegungsräume und direkte Zugangsbarrieren.

Der besondere Stellenwert der Barrierefreiheit im Zusammenhang mit der historischen Altstadt, wurde im Rahmen der Beteiligung des NUMP in einem themenspezifischen Spaziergang diskutiert. Dabei wurden generelle Einschränkungen besonders durch die Oberflächen in der Innenstadt sowie die häufigen Stufen im Einzelhandel und der Gastronomie deutlich. Diese Problemlage konnte mit Bezug auf den hohen Stellenwert des Denkmalschutzes bisher nur in Einzelfällen behoben werden.

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten




Beschreibung Ziel der Maßnahme ist es, die Barrierefreiheit und den Denkmalschutz in ein angemessenes Verhältnis zu setzen. Dennoch steht das Ziel der Zugänglichkeit der historischen Innenstadt für alle im Vordergrund. Das bedeutet, dass auch für mobilitätsbeeinträchtigte Personen (unabhängig davon, ob Rollstuhlfahrende, Sehbeeinträchtigte, Personen mit Kinderwägen, schwerem Gepäck, Rollatoren oder ähnlichem) jeder Weg nutzbar und jedes Ziel zugänglich sein sollte.

Umsetzungshinweise

Um die Ziele zu erreichen, erfordert es im Umgang mit dem Denkmalschutz einzelfallbezogene Abwägungsprozesse und differenzierte Lösungsoptionen:

- Erarbeitung von Gestaltungsgrundsätzen zur Förderung der Barrierefreiheit im Denkmal als Leitfaden, z. B. Zusammenstellung von Optionen barrierefreier Zugangsmöglichkeiten zu Einzelhandel und Gastronomie (mind. temporäre Möglichkeiten). Für die Erstellung eines solchen Leitfadens inklusive einer denkmalschutzrechtlichen und verkehrsrechtlichen Prüfung sind mindestens 100.000 Euro zu veranschlagen.
- Erarbeitung von Prüfschritten zur Abwägung, z. B.:
 - Beschreibung der Maßnahmen → z. B. Ziele, Nennung betroffener Bauteile
 - Feststellung der denkmalspezifischen Betroffenheit → Welche „Denkmalwerte“ sind betroffen?
 - Erörterung: Wie erheblich ist der Eingriff in die Denkmalwerte? → irreversibel oder reversibel?
 - Abwägung/Möglichkeiten der Eingriffsminimierung → sollte die Maßnahme mit den Denkmalwerten unvereinbar sein, sind mit allen Beteiligten Alternativlösungen zu erarbeiten, die den Eingriff minimieren und einen vertretbaren Aufwandsrahmen darstellen

K | Kommunikation

K1	Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit																			
<p>Ausgangslage & Zielbezug</p> <p>Entscheidend für den Erfolg der Mobilitätswende ist insbesondere die mit der Umsetzung von Maßnahmen einhergehende Einbeziehung der Menschen in Lüneburg. Hier gilt es, den Menschen die Mobilitätswende in erlebbarer, sichtbarer und verständlicher Form näherzubringen, sie an den damit verbundenen Prozessen zu beteiligen und so eine neue Mobilitätskultur in der Stadtgesellschaft aber auch bei Gästen zu etablieren. Dies spielt auch bei der Erreichung der Klimaschutzziele (Klimaschutzplans der Hansestadt Lüneburg, 2021) eine wichtige Rolle.</p> <p>Bereits heute und unter anderem auch im NUMP-Prozess zeigt sich, dass auf Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit in Lüneburg großer Wert gelegt wird und dies die Bürger:innen auch stetig einfordern. Somit gilt es, auch den Prozess der Umsetzung der Maßnahmen aus dem NUMP kontinuierlich zu kommunizieren und die Bevölkerung mitzunehmen.</p>		<table border="1"> <tr> <td>Bestandsanalyse</td> <td>■ □ □ □ □</td> </tr> <tr> <td>Beteiligung</td> <td>■ ■ ■ □ □</td> </tr> <tr> <td>Emissionen</td> <td>■ ■ □ □ □</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit</td> <td>■ ■ □ □ □</td> </tr> <tr> <td>Erreichbarkeit</td> <td>■ □ □ □ □</td> </tr> <tr> <td>Flächengerechtigkeit</td> <td>■ □ □ □ □</td> </tr> <tr> <td>Teilhabe</td> <td>■ ■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Zeit</td> <td>■ □ □ □ □</td> </tr> <tr> <td>Kosten</td> <td>■ □ □ □ □</td> </tr> </table>	Bestandsanalyse	■ □ □ □ □	Beteiligung	■ ■ ■ □ □	Emissionen	■ ■ □ □ □	Verkehrssicherheit	■ ■ □ □ □	Erreichbarkeit	■ □ □ □ □	Flächengerechtigkeit	■ □ □ □ □	Teilhabe	■ ■ ■ ■ ■	Zeit	■ □ □ □ □	Kosten	■ □ □ □ □
Bestandsanalyse	■ □ □ □ □																			
Beteiligung	■ ■ ■ □ □																			
Emissionen	■ ■ □ □ □																			
Verkehrssicherheit	■ ■ □ □ □																			
Erreichbarkeit	■ □ □ □ □																			
Flächengerechtigkeit	■ □ □ □ □																			
Teilhabe	■ ■ ■ ■ ■																			
Zeit	■ □ □ □ □																			
Kosten	■ □ □ □ □																			
<p>Beschreibung</p>	<p>Kommunikative und partizipative Maßnahmen sind Maßnahmen, die in den Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und der Beteiligung von Einwohner:innen fallen und der Information und der Einbindung dieser dienen. Beteiligung ist somit eine Querschnittsaufgabe, die bereits während der Erstellung des NUMP im Vordergrund stand und auch in die Umsetzungsphase transportiert werden muss.</p>																			
<p>Umsetzungshinweise</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Jährliche Berichterstattung über den Umsetzungsstand des NUMP über Presseberichte, auf der kommunalen Webseite sowie über soziale Medien (ca. 5.000 Euro pro Jahr) • Initiierung bzw. Fortführung von stadtweiten Wettbewerben im Zusammenhang mit der Mobilitätswende z. B. Fortführung der Teilnahme am STADTRADELN (ca. 10.000 Euro pro Jahr) • Mängelmelder „Sag’s uns einfach“ (Abfrage zu Mängeln im öffentlichen Raum zur besseren Instandhaltung der Stadt) ausweiten und stärker bewerben <ul style="list-style-type: none"> ○ Hinterlegung eines Budgets für Sofortmängelbehebung im Umfang von pro Woche 1.000 Euro • Teilnahme an der Europäischen Mobilitätswoche und Erweiterung des Programms seitens der Hansestadt Lüneburg (ca. 10.000 Euro pro Jahr) • Je nach personellem und finanziellem Aufwand Durchführung weiterer Aktionen zu Mobilitätsthemen wie z. B. die bereits 2024 durchgeführte Cargobike Roadshow mit der Möglichkeit verschiedene Lastenräder auszuprobieren 																			

K2

Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement
als Beitrag zur Mobilitätswende

Ausgangslage & Zielbezug

Wesentlicher Bestandteil des Mobilitätsmanagements sind zielgruppenspezifische Maßnahmenansätze. Sie beinhalten insbesondere Beratungs- und Serviceleistungen oder besondere Verkehrsinfrastrukturangebote, die auf die jeweiligen Zielgruppen zugeschnitten sind. In erster Linie sollen dabei Pkw-Fahrten auf andere Verkehrsmittel verlagert werden.

Ausgehend von den bereits bestehenden Bestrebungen, die Verkehrssicherheit stetig zu verbessern und den Umweltverbund zu stärken, ergibt sich aus der Bestandsanalyse der Bedarf, dies weiterhin zu verfolgen und auf weitere Zielgruppen auszubauen. In den Beteiligungsformaten stand dabei besonders im Fokus, Schüler:innen und Senior:innen eine eigenständige und sichere Mobilität zu ermöglichen.

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten



Beschreibung

Angebotsverbesserungen und Qualitätssteigerungen erzielen Erfolge bei Verkehrsverlagerungen, wenn die Änderungen bekannt sind und wahrgenommen werden. Öffentlichkeitsarbeit muss die Mobilitätswende vermitteln, indem Mobilitätsangebote durch Kampagnen bekannt gemacht werden. Sie soll das Verständnis für infrastrukturelle Maßnahmen erhöhen und Sympathien wecken, idealerweise auch eine Identifikation mit den Veränderungen fördern.

Mobilitätsmanagement entwickelt attraktive und zielgruppenorientierte Mobilitätsangebote mit begleitender Kommunikation, um Pkw-Fahrten auf andere Verkehrsmittel oder auch (Mitfahr-)Angebote zu verlagern. Dabei bietet es insbesondere kontinuierliche Information, Beratung und Motivation zusammen mit verschiedenen Akteuren. Auch wenn die Mobilitätsmanagementmaßnahmen von einzelnen Unternehmen, Betrieben oder Einrichtungen umgesetzt werden müssen, kommt der Hansestadt Lüneburg eine wesentliche regulierende, koordinierende und informierende Rolle zu. Mobilitätsmanagement ist somit eine Querschnittsaufgabe, die eine Vielzahl an Überschneidungspunkten mit den weiteren Handlungsfeldern des NUMP aufweist, gerade deshalb wird ein professioneller und koordinierter Ansatz benötigt.

Wichtige Zielgruppen für ein spezifisches Mobilitätsmanagement mit Steuerungs-/Koordinierungsunterstützung seitens der Stadtverwaltung sowie geeignete Ansatzpunkte sind:

- **Kinder und Jugendliche / Schüler:innen (Schulisches Mobilitätsmanagement)**
Die Zielsetzung ist die Förderung der eigenständigen Mobilität auf den Schul- und Freizeitwegen. Wichtige einzubeziehende Akteure sind hier unmittelbar die Schulen, die auch bei der Erstellung von Schulwegeplänen beteiligt sind.
- **Senior:innen / mobilitätseingeschränkte Personen**
Zur Förderung des eigenständigen Unterwegsseins von Senior:innen und mobilitätseingeschränkten Personen bieten sich Unterstützungsangebote an (z. B. Bustrainings für Senior:innen ähnlich der bereits durchgeführten Bustrainings der KVG und Verkehrswacht für Schüler:innen, Fahr- und Sicherheitstrainings oder E-Bike-Kurse für ältere Menschen). Anzusprechende und zu koordinierende Akteure sind hier das Verkehrsunternehmen, Verkehrswacht und beispielsweise die Polizei.
- **Neubürger:innen**
Umzüge können dazu beitragen, dass sich das Mobilitätsverhalten (im besten Fall zugunsten des Umweltverbundes) verändert. Gemeinsam mit dem Stadtmarketing kann über ein Neubürger:innenpakete Mobilität oder als Beigabe bei der Anmeldung beispielsweise ein Fahrradstadtplan, Informationen zum ÖPNV-Angebot sowie Tickets zur

Verfügung gestellt werden und der Umweltverbund beworben werden. Einzubeziehende Akteure sind hier beispielsweise Einwohnermeldeamt, Stadtmarketing, Verkehrsunternehmen, Fahrrad Einzelhandel.

- **Unternehmen und Betriebe sowie deren Beschäftigte (Betriebliches Mobilitätsmanagement)**
Betriebliches Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen, die insbesondere die Mobilität der Angestellten und Mitarbeitenden der Betriebe, Unternehmen und des Einzelhandels in Lüneburg auf dem täglichen Weg zur Arbeit und bei Dienstfahrten zum Ziel hat. Die Unterstützung emissionsarmer Mobilität für Betriebe richtet sich dabei an alle in Lüneburg ansässigen Betriebe und umfasst auch das kommunale Mobilitätsmanagement. Zu diesem Zweck ist es zunächst von entscheidender Bedeutung, die Thematik in den Fokus privater Arbeitgeber:innen zu rücken, beispielsweise über Informationsveranstaltungen der IHK oder der Handwerkskammer. Beide sind wichtige (Ansprech-)Partner für die Unterstützung und Bewerbung von betrieblichem Mobilitätsmanagement in der Hansestadt. Die Stadtverwaltung sollte angesichts ihrer Vorbildfunktion das eigene betriebliche Mobilitätsmanagement weiter ausbauen. Um Beschäftigte innerhalb der Hansestadt oder auch kreisweit oder als Zielgruppen zu gewinnen, müssen infrastrukturell multimodale Angebote vorhanden sein, um Pkw-Alleinfahrten zu reduzieren. Damit bestehen enge Verbindungen zu weiteren Maßnahmen des NUMP, deren Wirkungen und Erfolge durch betriebliches Mobilitätsmanagement verstärkt werden.
- **Touristische Dienstleister, Gäste (Touristisches Mobilitätsmanagement)**
Der Tourismus in Lüneburg stellt einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar. Lüneburg ist bekannt für seine Altstadt, die Heide und weitere Attraktionen. Entsprechend kommen viele Tourist:innen in die Stadt. Diese nutzen vorrangig die Individualmobilität zur Anreise. Damit darf sich die Mobilitätswende in Lüneburg nicht nur auf die Einwohnenden beziehen, sondern auch auf ihre Gäste. Wichtigste Multiplikatoren, neben dem Stadt- und Tourismusmarketing, sind hierbei die Übernachtungsbetriebe und touristischen Dienstleister:innen in der Stadt. Eine Bewerbung von umweltverträglichen Mobilitätsangeboten vom Leihrad bis zum Abholservice ist heute ein wichtiges Kriterium und kann die Attraktivität von Unterkünften deutlich steigern. Daher sind Unternehmensgespräche sinnvoll, um eine enge Kooperation für die Mobilitätswende auch im Tourismus voranzubringen, womit gleichzeitig der Standort Lüneburg gestärkt wird.

Für ein touristisches Mobilitätsmanagement gilt es die Bestrebungen der Metropolregion Hamburg miteinzubeziehen, die aktuell verschiedene Freizeitprojekte vorantreibt.

Umsetzungshinweise

- Die Hansestadt Lüneburg unterstützt Akteure wie Schulen, Verkehrswacht, Polizei und VCD bei der Erstellung von Maßnahmen zum Thema Mobilitätsbildung und der Schaffung von sicheren Schulwegen.
 - Angebote von Dritten (z. B. Schulen, Initiativen, Unternehmen), die der Förderung der nachhaltigen Mobilität von Schüler:innen, Senior:innen / mobilitätseingeschränkten Personen, Neubürger:innen, Betrieben oder Tourist:innen dienen, werden durch die Hansestadt Lüneburg in Aktionen wie das Stadtradeln oder in Mobilitätstage eingebunden bzw. im Rahmen dessen beworben.
 - Die Hansestadt Lüneburg gibt den Impuls zur Etablierung eines Neubürger:innen-Marketings, welches Informationen zur Mobilität in Lüneburg und den bestehenden Mobilitätsangeboten beinhaltet.
 - Die Stadtverwaltung baut angesichts ihrer Vorbildfunktion das eigene betriebliche Mobilitätsmanagement weiter aus. Bereits bestehende Angebote wie Zuschüsse für Job-Ticket und Fahrrad-Leasing sollten fortgeführt werden. Weitere Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements sind u.a. die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg sowie auf Dienstfahrten / -reisen, des jeweiligen Fuhrparks und dessen Management, Fahrzeugpooling; die Unterstützung und Vernetzung von Mitfahrmöglichkeiten innerhalb der städtischen Verwaltung, das Parkraummanagement und Installation von E-Lademöglichkeiten für Kfz und Fahrrad (ca. 50.000 Euro pro Jahr, ggf. anteilig aus Klimaschutzmitteln).
-

Die Hansestadt Lüneburg gibt Impulse zur Bewerbung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten durch das Tourismusmarketing und die Beherbergungsbetriebe (jeweils in Verantwortung der Unternehmen)

K3

Digitale Hansestadt – Mit OpenData
Mobilitätswende unterstützen

Ausgangslage & Zielbezug

Die Datenerhebung und Datenverfügbarkeit im Landkreis und in der Hansestadt Lüneburg ist von zentraler Bedeutung für die Erhebung des Status Quos. Zudem braucht es für die Verkehrsplanung kontinuierlich verlässliche, aussagekräftige Daten.

Diese Notwendigkeit wurde sowohl in der Bestandsanalyse als auch in Diskussionen mit den Bürger:innen deutlich. Zu unterschiedlichsten Themen wurde eine bessere und öffentlich zugängliche Datenverfügbarkeit gefordert. Unter anderem waren dies digitale Anzeigen zu Parkplatzauslastungen und Busverspätungen sowie eine breite freizugängliche und aktuelle Informationsmöglichkeit zur Barrierefreiheit.

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten



Beschreibung

Mit dem OpenData-Portal im Landkreis Lüneburg besteht bereits eine erste Grundlage für ein kreisweites Datenmanagement. Auf städtischer Ebene ist ein solches Datenmanagement noch nicht etabliert. Es bedarf einer zukunftsgerichteten Ausweitung sowie einer vollständigen Umsetzung der Open-Data-Richtlinien. Es sollte dabei sichergestellt werden, dass Mobilitätsdaten und Echtzeitdaten unter Berücksichtigung des Datenschutzes, soweit möglich, offen zugänglich sind und nutzbar gemacht werden können. Als Sekundärnutzende sind vor allem die zahlreichen Initiativen und Verbänden sowie die Universität zu nennen, aber auch private Anbieter:innen. Open-Data-Plattformen bieten bei der entsprechenden Erfassung und Bereitstellung von Daten auch der Hansestadt viele Vorteile: Effizienter Einsatz von öffentlichen Verkehrsmitteln aufgrund von Echtzeitdaten sowie auf Nutzer:innenbedürfnisse abgestimmt, Information für die Einwohner:innen und damit Transparenz und Stärkung des Vertrauens, Analyse von Verkehren, Identifikation von Engpässen sowie Förderung umweltfreundlicher Alternativen.

Mit dem Mobilitätsdashboard auf der Internetseite der Hansestadt können Echtzeitdaten und statistische Informationen nicht nur gesammelt, sondern direkt analysiert und nutzenfreundlich visualisiert werden. Hierzu gibt es bereits einige Beispiele in Deutschland mit Informationen u.a. zu Verkehrslage, Echtzeitfahrplänen, Verspätungen, Baustellen, Fahrplänen, Fahrradzählstellen, Fahrradverleihstationen, Auslastungen von Parkplätzen und E-Ladestationen, aber auch Informationen zu Luftqualitäten oder Lärmbelastungen. Über entsprechende Schnittstellen können die Daten dann als GIS-Daten oder in anderen Formaten abgerufen werden.

Insbesondere im Umweltverbund sollten perspektivisch die Mobilitätsangebote auch zusammengeführt werden. Ziel muss es sein, multimodale Mobilitätsangebote aus einer Hand zu bekommen. Hierzu ist es zunächst erforderlich offene Schnittstellen zu schaffen, die auch von weiteren Akteuren genutzt werden können. Darüber hinaus sollten die bestehenden Melde- und Informationsportale besser kommuniziert und gebündelt werden. In Lüneburg gibt es den Mängelmelder, Barrieremelder, RADAR, Gefahrenstellen.de, Sag's uns einfach, Sozialhelden/wheelmap.org – Ziel ist die stärkere Sichtbarmachung der Portale sowie die Prüfung von gemeinsamen Lösungen.


Umsetzungshinweise

- Die Hansestadt Lüneburg richtet ein Mobilitäts-Dashboard ein, welches es ermöglicht, wichtige Informationen und Geodaten dynamisch auf der städtischen Webseite einzubinden. Die jährlichen Kosten eines Dashboards (Bsp. Aachen) liegen bei

rund 20.000 Euro. Hinzu kommen weitere Kosten, wenn Schnittstellen neu eingerichtet werden sollen. So ist die Einbindung des digitalen Parkleitsystems in das Dashboard zu berücksichtigen.

- Um insbesondere im ÖPNV den Fahrgästen vor Ort verlässlichere Informationen anbieten zu können, setzt sich die Hansestadt Lüneburg im Dialog mit dem Landkreis für eine zeitnahe Installation der dynamischen Fahrgastinformationssysteme ein.
 - Die Hansestadt Lüneburg arbeitet gemeinsam mit dem Landkreis Lüneburg und der Gesellschaft für Mobilitätsinfrastruktur (MOIN) hinsichtlich der Einrichtung einer gemeinsamen Schnittstelle zur Bereitstellung von Echtzeitdaten des ÖPNV zusammen.
-

M | Motorisierter Verkehr

M1	Netzkonzeption Kfz																			
<p>Ausgangslage & Zielbezug</p> <p>Während auf der einen Seite der Wunsch besteht, die Stadt erreichbar und effizient zu gestalten, sollen auf der anderen Seite Kfz-Wege im Sinne einer Veränderung des Modal Split hin zum Umweltverbund vermieden werden (siehe auch Maßnahme C9 des Klimaschutzplans der Hansestadt Lüneburg). Vor diesem Hintergrund gilt es in Bezug auf den MIV abzuwägen, wo vorhandene Infrastrukturen notwendig sind und ob diese teilweise auch zugunsten anderer Verkehrsmittel umgestaltet werden können. Hierzu wird das bestehende Straßennetz geprüft.</p> <p>Die gutachterlichen Bestandsanalyse zeigt, dass die Lüneburger Straßen überwiegend Kfz-orientiert gestaltet sind. Auch die Mehrheit der Einwohner:innen bemängelte dies im Rahmen der zahlreichen Beteiligungsformate und wünscht sich weniger Kfz-geprägte Straßenräume. Die Netzkonzeption Kfz bildet die Grundlage dafür.</p>		<table border="1"> <tr> <td data-bbox="869 421 1257 472">Bestandsanalyse</td> <td data-bbox="1262 421 1394 472">■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td data-bbox="869 479 1257 530">Beteiligung</td> <td data-bbox="1262 479 1394 530">■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td data-bbox="869 537 1257 589">Emissionen</td> <td data-bbox="1262 537 1394 589">■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td data-bbox="869 595 1257 647">Verkehrssicherheit</td> <td data-bbox="1262 595 1394 647">■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td data-bbox="869 654 1257 705">Erreichbarkeit</td> <td data-bbox="1262 654 1394 705">■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td data-bbox="869 712 1257 763">Flächengerechtigkeit</td> <td data-bbox="1262 712 1394 763">■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td data-bbox="869 770 1257 822">Teilhabe</td> <td data-bbox="1262 770 1394 822">■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td data-bbox="869 828 1257 880">Zeit</td> <td data-bbox="1262 828 1394 880">■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td data-bbox="869 887 1257 938">Kosten</td> <td data-bbox="1262 887 1394 938">■ ■ ■ ■</td> </tr> </table>	Bestandsanalyse	■ ■ ■ ■	Beteiligung	■ ■ ■ ■	Emissionen	■ ■ ■ ■	Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■	Erreichbarkeit	■ ■ ■ ■	Flächengerechtigkeit	■ ■ ■ ■	Teilhabe	■ ■ ■ ■	Zeit	■ ■ ■ ■	Kosten	■ ■ ■ ■
Bestandsanalyse	■ ■ ■ ■																			
Beteiligung	■ ■ ■ ■																			
Emissionen	■ ■ ■ ■																			
Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■																			
Erreichbarkeit	■ ■ ■ ■																			
Flächengerechtigkeit	■ ■ ■ ■																			
Teilhabe	■ ■ ■ ■																			
Zeit	■ ■ ■ ■																			
Kosten	■ ■ ■ ■																			

Beschreibung Mit dem vom Rat der Hansestadt am 20.12.1990 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan wurde eine erste verkehrsträgerübergreifende Grundlage als verkehrsplanerisches Maßnahmenbündel mit einem entsprechenden datenbasierten Analyseteil erstellt. In den Jahren 2008 und 2013 wurde mit dem Schwerpunkt der Verkehrsanalyse und -prognose eine im Schwerpunkt erhebungsbasierte Fortschreibung dieses Analyseteils vorgenommen; darüber hinaus gab es über die Jahre hinweg anlass- und einzelfallbezogene sowie räumlich begrenzte Aktualisierungen der Verkehrsprognose, die in der Regel mit konkreten Bauleitplanungen bzw. Baumaßnahmen im Zusammenhang standen. Seit der letzten Erstellung eines maßnahmenbezogenen Verkehrsentwicklungsplanes haben sich die verkehrsplanerischen Rahmenbedingungen und rechtlichen Grundlagen weiterentwickelt, sodass vor dem Hintergrund des aktuellen Stands der Technik der NUMP für Lüneburg als strategische verkehrsplanerische und verkehrsträgerübergreifende Grundlage – quasi als Fortschreibung des verkehrsplanerischen Maßnahmenbündels aus dem Jahr 1990 – erarbeitet wird. Bei einer umfassenden Verkehrsentwicklungsplanung sind zusätzlich die Verkehrsinfrastruktur und -steuerung, die Kapazitäten, Verkehrsflüsse und Engpässe und deren Beseitigung sowie das Aufkommen einzelner Verkehrsmittel in Form einer Verkehrserhebung, -analyse und -prognose einzubeziehen. Die im Rahmen des NUMP aufgezeigten Auswirkungen auf Umwelt, Gesellschaft, Gesundheit oder Soziales sind damit noch zu ergänzen um eine datenbasierte Analyse, um eine vollwertige und verlässliche Verkehrsentwicklungsplanung zu erhalten. Aufbauend auf den Ergebnissen des NUMP bedarf es deshalb einer Neuaufstellung der letztmals in 2012/2013 erfolgten Verkehrserhebung, der die oben genannten Schwerpunkte des NUMP gesamtstädtisch analysiert, mit qualifizierende Verkehrszahlen hinterlegt und so auch weitere Planungsinstrumente wie den Zonengliederungsplan und die gesamtstädtische Verkehrssteuerung den Anforderungen entsprechend aktualisiert.

Lüneburg ist für die Planung und den Aus- bzw. Umbau eines Großteils der Straßen im Stadtgebiet verantwortlich. Der bestehende Verkehrsentwicklungsplan und der Zonengliederungsplan 2020 der Hansestadt Lüneburg liefern hierfür eine planerische Grundlage, Straßen in ein übergeordnetes Netz und ein untergeordnetes Netz zu kategorisieren. Über das übergeordnete Netz wird der Verkehr zwischen den Stadtteilen und der in die Stadt hinein- bzw. herausfließende Verkehr abgewickelt. Diese Straßen wickeln somit den größten

Teil des innerstädtischen Verkehrs ab und sind dementsprechend belastet. Das übergeordnete Straßennetz wird in der Regel mit Tempo 50 befahren und ist entsprechend ausgebaut.

Im Rahmen des NUMP wurden die Straßen des klassifizierten Straßennetzes hinsichtlich ihrer Funktion für die verschiedenen Verkehrsträger geprüft und ein Zielnetz abgeleitet. Die Zielsetzung der Hansestadt, den Umweltverbund deutlich auszubauen, führt zu einem höheren Flächenbedarf des Umweltverbunds. Bei gleichbleibendem zur Verfügung stehenden Flächenangebot macht dies Diskussionen um die Priorisierung von Verkehrsarten und die Aufteilung des Straßenraums erforderlich. Die anstehenden Diskussionen und Abwägungsprozesse machen daher auch ein perspektivisches Kfz-Zielnetz notwendig, das die zukünftigen Ansprüche des Kfz-Verkehrs für die einzelnen Straßenabschnitte des Hauptverkehrsstraßennetzes definiert. Dieses zielt zum einen darauf ab, die langfristige Kfz-Erreichbarkeit von Innenstadtbereichen und von Gewerbestandorten zu sichern, zum anderen Kfz-Verkehr auf weniger sensible Straßenabschnitte zu lenken und so Flächenkapazitäten für den Umweltverbund auf anderen Straßenabschnitten zu schaffen sowie die Qualitäten des Wohnumfelds und des Aufenthalts zu erhöhen. Je nach Verbindungstyp der Straße resultieren unterschiedliche Ansprüche im Kfz-Zielnetz, die es abzuwägen gilt.

Tabelle 3: Verbindungstypen und Ansprüche im Kfz-Zielnetz

Verbindungstyp	Verbindungsfunktion	Ansprüche
Überörtliche Verbindungen	Schnelle, überörtliche Verbindungen	<ul style="list-style-type: none"> • weitgehend anbaufreie Gestaltung • Vorrang an Knotenpunkten, kurze Wartezeiten • eigene Trasse: bauliche Trennung von anderen Verkehrsarten
Gesamtstädtische Verbindungen	Vorrangig örtliche Verbindungsfunktion; Straße wird vorrangig als Zubringer zu überörtlichen Verbindungen oder weiteren Wegen zwischen Stadtteilen genutzt	<ul style="list-style-type: none"> • Trennung von anderen Verkehrsarten • kurze Wartezeiten an Knotenpunkten • i.d.R. Tempo 50, Prüfung der Herabsetzung der Regelgeschwindigkeit unter Berücksichtigung aktueller Änderungen der StVO
Örtliche Verbindungen	Vorrangig kleinräumige Verbindungen, teils auch zwischen nahegelegenen Stadtteilen	<ul style="list-style-type: none"> • gemeinsame Führung mit Radverkehr möglich • längere Wartezeiten zugunsten des Umweltverbunds sind möglich • i.d.R. Tempo 30, maximal Tempo 50; in anbaufreien Bereichen auch höhere Geschwindigkeiten möglich
Weitere Verbindungen	Hauptsammel- und Erschließungsstraßen (vorrangig Verbindung von Grundstücken zu übergeordneten Straßen); weitere Ausdifferenzierung kann bspw. im Rahmen von Quartierskonzepten erfolgen	<ul style="list-style-type: none"> • gemeinsame Führung mit anderen Verkehrsarten möglich • kein besonderer Vorrang an Knotenpunkten • Tempo 30 oder weniger

Insgesamt ist es das Ziel, den Umweltverbund stärker im Straßenraum zu berücksichtigen. Dies ist auf Straßen, die zum untergeordneten Netz zählen, einfacher umzusetzen. Kernfragenstellungen lauten daher:

- Welche Straßen sind Teil des übergeordneten Netzes, erfüllen jedoch keine gesamtstädtisch übergeordnete Funktion und können daher abgestuft und in das untergeordnete Netz kategorisiert werden? Hierunter könnte z. B. der Heidkamp und der Ochtmiser Kirchsteig fallen.

- Welche Straßen erfüllen momentan eine gesamtstädtische Funktion, sind aber Teil einer Mehrfacherschließung? Betreffen könnte dies z. B. den Straßenzug Deutsch-Evern-Weg/Blümchensaal/Am Schwalbenberg sowie die Uelzener Straße. Diese Straßen sind dadurch gekennzeichnet, dass in unmittelbarer Nähe Hauptverkehrsstraßen parallel verlaufen, die die Hauptverkehrsstraßenfunktionen und Kapazitäten der genannten Straßen übernehmen könnten. Daher ergibt sich die Möglichkeit, die genannten Straßen abzustufen und ggf. für andere Nutzungen umzugestalten (Wohnqualität, Raum für Nahmobilität, Aufenthalt etc.) und generell die Quartiere dadurch aufzuwerten.
- Welche Straßen erfüllen eine zentrale Funktion für die Aufenthaltsqualitäten in den innerstädtischen Lagen und sollten daher vorrangig für andere Verkehrsmittel gestaltet werden? Ein Beispiel, das hier zu prüfen wäre, ist die Lüner Straße und der Marktplatz.

Umsetzungshinweise

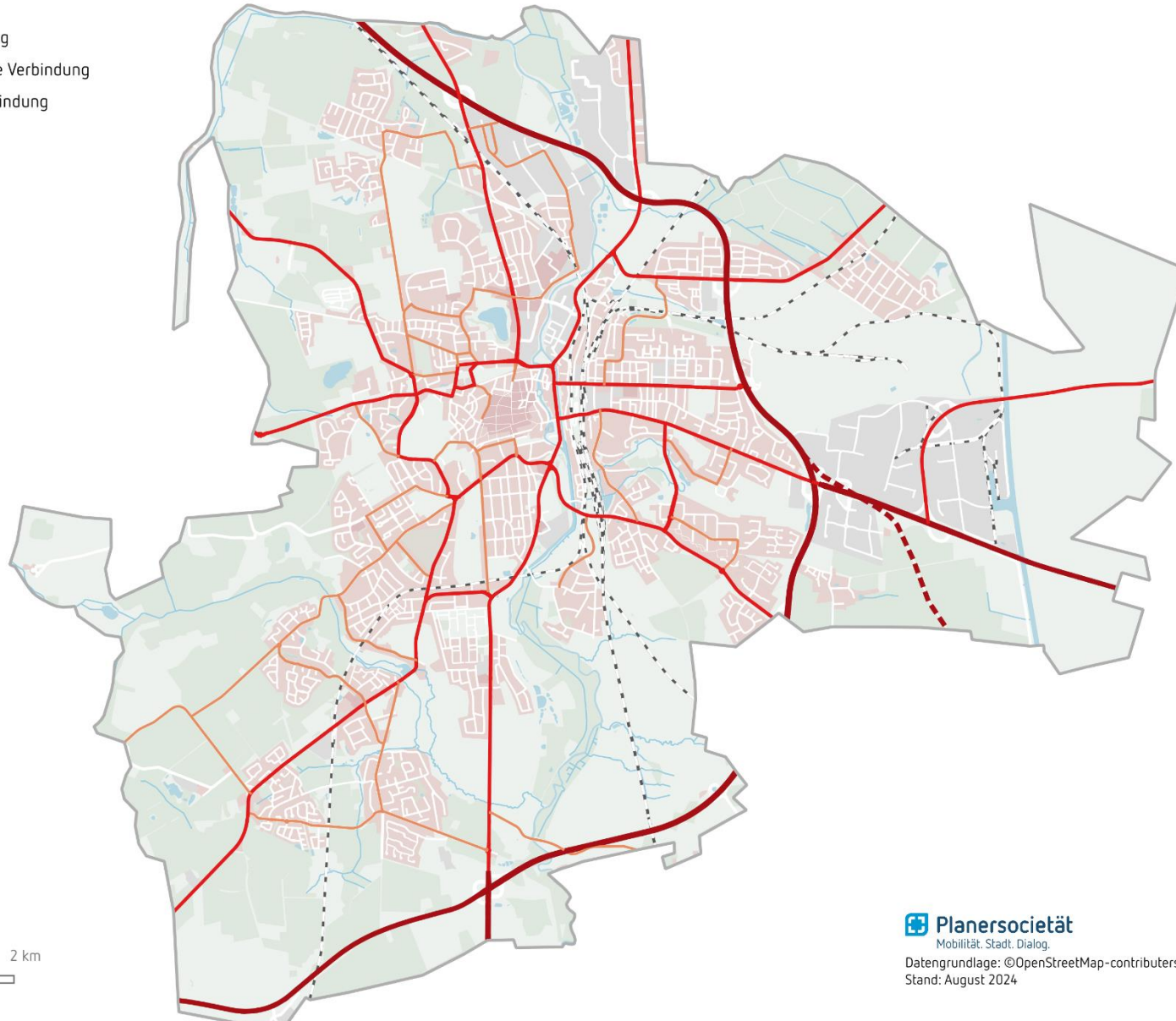
- Die aus dem übergeordneten Netz genommenen Straßen (vgl. Tabelle 4) müssen im Hinblick auf Querschnitte und Flächenneuverteilungen für den Umweltverbund bzw. Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten umgestaltet werden. Dies beinhaltet Maßnahmen in Bezug auf Verkehrsberuhigung, Geschwindigkeiten oder Straßenraumverteilungen. Im Handlungsfeld Straßenraumgestaltung werden Ansätze aufgezeigt, wie die unterschiedlichen Ansprüche an den Straßenraum durch eine integrierte Straßenraumgestaltung besser aufeinander abgestimmt werden können. Entsprechende Kostenschätzungen müssen im Rahmen der jeweiligen Planungsprozesse erstellt werden.
- Die gesamtstädtische Verkehrszählung, -prognose und -entwicklung für Lüneburg ist neu aufzustellen, da die o.g. bisherigen primär anlass- und einzelfallbezogenen sowie räumlich begrenzten Aktualisierungen des Analyseanteils des Verkehrsentwicklungsplans den heutigen vielfältigen Nutzungsansprüchen an den Verkehrsraum, wie im NUMP erarbeitet, nicht mehr gerecht werden. Dies erfordert eine ganzheitliche Betrachtung der städtischen Verkehre und Erarbeitung einer neuen Verkehrsanalyse, welche u.a. auf einen dann bereits aktualisierten Nahverkehrsplan des Landkreises aufbauen kann. Hierfür sind für die Jahre 2026-2028 Haushaltsmittel vorzusehen, der interne Verwaltungsprozess setzt mit Abschluss des NUMP ein.

Tabelle 4: Abstufung von Straßen im Kfz-Zielnetz

Straße(n)	Abstufung	von, bis	Begründung
Im Dorf, Oedemer Weg	gesamtstädtische zu örtlicher Verbindung	Hauptstraße, Soltauer Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Teilweise Tempo 30 und keine Trennung der Verkehrsarten • Schulverkehr • Radhauptroute
Deutsch-Evern-Weg, Blümchensaal, Am Schwalbenberg	gesamtstädtische zu örtlicher Verbindung	Bleckeder Landstraße, Konrad-Adenauer-Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Mehrfacherschließung durch Theodor-Heuss-Straße • Teilweise Radhauptroute
Uelzener Straße	gesamtstädtische zu örtlicher Verbindung	Munstermanns-kamp, Sülztorstraße / Soltauer Straße / Lindenstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Mehrfacherschließung durch Soltauer Straße und Willy-Brandt-Straße • Bus- und Radhauptroute • Raum für alternative Nutzung, Erhöhung der Wohnqualität
Heidkamp	gesamtstädtische zu örtlicher Verbindung	Oedemer Weg, Soltauer Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Keine gesamtstädtische übergeordnete Funktion • DTV < 1.400
Ochtmisser Kirchsteig, Brückensteig, Bernsteinstraße	gesamtstädtische zu örtlicher Verbindung	b. Mönchsgarten / Dörnbergstraße / Laurensteinstraße, Hamburger Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Keine gesamtstädtische übergeordnete Funktion • Senkungsschäden • Rad Netzergänzung • Bernsteinstraße tlw. für MIV gesperrt
Lüner Straße	örtliche zu weiterer Verbindung	Schießgrabenstraße, Bardowicker Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Durchlässigkeit für MIV • Fahrradrिंग • Raum für alternative Nutzung, vorhandene Nutzungsmischung, Querungsbedarf Fußverkehr
Marktplatz, Am Ochensmarkt	örtliche zu weiterer Verbindung	Bardowicker Straße, Am Marienpl.	<ul style="list-style-type: none"> • Eingeschränkte Durchlässigkeit für MIV • Raum für alternative Nutzung, vorhandene Nutzungsmischung, Querungsbedarf Fußverkehr

Abbildung 2: Zielnetz Kfz-Verkehr (Anpassungen siehe Tabelle 4)

- Überörtliche Verbindung
- - - Zukünftige überörtliche Verbindung
- Gesamtstädtische Verbindung
- Örtliche Verbindung
- Weitere Verbindung



M2	Verkehrsberuhigung für sichere Lebensumfelder																		
<p>Ausgangslage & Zielbezug</p> <p>Das Ziel dieser Maßnahme ist es, Lüneburg attraktiv und sicher zu gestalten. Dies kann erreicht werden, indem der Straßenverkehr in bestimmten Bereichen beruhigt und bestimmte Orte in der Stadt zu Orten des Verweilens umgestaltet werden.</p> <p>Bereits die zu Beginn des NUMP-Prozesses stattfindende Onlinebeteiligung verdeutlicht, dass die Bürger:innen sich über das ganze Stadtgebiet verteilt verkehrsberuhigende Maßnahmen wünschen. Dies betrifft sowohl Hauptverkehrs- als auch Nebenstraßen. In den ortsspezifischen Beteiligungsformaten (NUMP on Tour und Werkstätten Quartiersmobilität) wurden diese Forderung dann vertieft an Beispielen diskutiert, u. a. im Roten Feld und in Kaltenmoor. In der Bestandsanalyse spiegelt sich die Thematik ebenfalls wider.</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="852 318 1244 376">Bestandsanalyse</td> <td data-bbox="1244 318 1394 376"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="852 376 1244 434">Beteiligung</td> <td data-bbox="1244 376 1394 434"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="852 434 1244 492">Emissionen</td> <td data-bbox="1244 434 1394 492"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="852 492 1244 551">Verkehrssicherheit</td> <td data-bbox="1244 492 1394 551"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="852 551 1244 609">Erreichbarkeit</td> <td data-bbox="1244 551 1394 609"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="852 609 1244 667">Flächengerechtigkeit</td> <td data-bbox="1244 609 1394 667"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="852 667 1244 725">Teilhabe</td> <td data-bbox="1244 667 1394 725"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="852 725 1244 784">Zeit</td> <td data-bbox="1244 725 1394 784"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="852 784 1244 842">Kosten</td> <td data-bbox="1244 784 1394 842"></td> </tr> </table>	Bestandsanalyse		Beteiligung		Emissionen		Verkehrssicherheit		Erreichbarkeit		Flächengerechtigkeit		Teilhabe		Zeit		Kosten	
Bestandsanalyse																			
Beteiligung																			
Emissionen																			
Verkehrssicherheit																			
Erreichbarkeit																			
Flächengerechtigkeit																			
Teilhabe																			
Zeit																			
Kosten																			
<p>Beschreibung</p>	<p>Eine Möglichkeit zur Verkehrsberuhigung ist die Anpassung der Geschwindigkeitsbegrenzungen. Das kann durch die Implementierung von Elementen sowie angepasste verkehrsrechtliche Regelungen und entsprechende Beschilderung erreicht werden, die automatisch zu einer Geschwindigkeitsreduktion führen. Dies soll sowohl auf Hauptstraßen als auch in Wohngebieten durchgeführt werden.</p> <p>Geschwindigkeitsbegrenzungen haben einen bedeutenden Einfluss auf die Häufigkeit und Schwere von Verkehrsunfällen. Wenn die Geschwindigkeit reduziert wird, verringert sich gleichzeitig auch die Brems- und Reaktionszeit. Zudem wird auch die kinetische Energie eines sich bewegenden Körpers mit abnehmender Geschwindigkeit kleiner, wodurch Unfallfolgen, insbesondere bei Zusammenstößen mit ungeschützten Fußgänger:innen und Radfahrenden, stark reduziert werden können. Außerdem ist es wichtig, dass die Hansestadt Lüneburg Ausweitungsmöglichkeiten für Geschwindigkeitsbegrenzungen prüft, insbesondere in Bereichen vor sensiblen Einrichtungen wie Krankenhäusern, Schulen und Seniorenheimen, oder zur Integration des Radverkehrs nach dem bereits anwendbaren Rechtsrahmen und unter Berücksichtigung der jüngsten StVO-Änderungen.</p> <p>Neben der Anpassung der Geschwindigkeitsregelungen ist es auch notwendig, Elemente zu integrieren, die die Geschwindigkeit in den Stadtteilen reduzieren. Hierzu könnten zum Beispiel Verkehrsinseln, Engstellen, hochgezogene Bordsteine, Fahrbahnmarkierungen und Verengungen der Fahrspur gehören.</p> <p>Ein weiterer Bestandteil dieser Maßnahme ist die Schaffung von Quartieren mit reduziertem Verkehr, zum Beispiel in Anlehnung an die "Superblocks" in Leipzig oder Berlin. In diesen Gebieten gibt es eine deutlich reduzierte Höchstgeschwindigkeit und das Fahren mit dem Auto ist auf bestimmte Routen beschränkt (häufig als Schleifenerschließung). Solche Konzepte sollen in bestimmten Stadtteilen von Lüneburg ebenfalls umgesetzt werden (z. B. Rotes Feld, Mittelfeld, Kreideberg).</p> <p>Schließlich gehört zu der Maßnahme auch das Anbringen von Hilfsmitteln zur Straßenquerung, die ebenfalls zur Geschwindigkeitsreduktion beitragen können, insbesondere an Ortseingängen. Diese können zum Beispiel in Form von Verkehrsinseln in der Mitte der Straße umgesetzt werden. Implementierungsbeispiele sind die verkehrsberuhigte Gestaltung in Moorfeld, Rettmer, Rotes Feld, Kreideberg, Mittelfeld usw.</p>																		

Tabelle 5: Beispielhafte Einzelmaßnahmen der Verkehrsberuhigung

Einzelmaßnahme	Beispielfoto	Kosten	Beispielhafte Verortung
(Teil-)Aufpflasterung		5.000 € bis 30.000 €	<ul style="list-style-type: none"> • Bergstraße • Kunkelberg • Eulenweg • Klosterkamp • Am Galgenberg
Gehwegnasen bzw. vorgezogene Seitenräume		5.000 € bis 10.000 €	<ul style="list-style-type: none"> • Hasenburger Weg • Schillerstraße • Auf d. Höhe • Graf-Schenk-von-Stauffenberg-Straße • Brandheider Weg • Am Wienbütteler Weg
Verschwenkungsinseln bzw. Fahrbahneinengung		5.000 € bis 10.000 €	<ul style="list-style-type: none"> • Stöteroggestraße • Brückensteig • Hasenburger Weg • Eulenweg • b. Mönchgarten
Fahrbahnmarkierung		ca. 500 €	<ul style="list-style-type: none"> • Schnellenberger Weg • Sülztorstraße • Tüner Berg • Zeltberg • Landwehrweg
Modaler Filter		5.000 € (Poller und Beschilderung) bis 500.000 € (baulicher Filter, versenkbare Poller)	<ul style="list-style-type: none"> • Barckhausenstraße • Scharnhorststraße • Thorner Straße • Graf-Schenk-von-Stauffenberg-Straße <p>Hinweis: Für die Innenstadt siehe gesonderte Maßnahme M4</p>

Fotos: Planersocietät

**Umsetzungs-
hinweise**

- Im Rahmen der Verkehrsschauen, deren Durchführung Aufgabe der Hansestadt Lüneburg als Straßenverkehrsbehörde ist, wird künftig auch die Möglichkeit einer entsprechenden Verkehrsberuhigung in den jeweiligen Verkehrsräumen mitbetrachtet und ggf. abgewogen.
 - Die Hansestadt Lüneburg analysiert pro Jahr ein (Wohn-)Quartier im Hinblick auf Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung. Dies ist beispielsweise in der Vergangenheit bereits im Wasserviertel durchgeführt worden.
 - Darauf aufbauend sind diese Maßnahmen dann entsprechend eines rechtlichen und baulichen Rahmens umzusetzen (Aufwand je nach Quartier und Maßnahmen, siehe Tabelle 5).
-

M3

Ein Rahmen für die E-Mobilität



Ausgangslage & Zielbezug

Beim Blick auf den Status Quo und die Entwicklung von Ladeinfrastruktur müssen regionale Siedlungsstrukturen sowie die Rahmenbedingungen vor Ort berücksichtigt werden. Alternative Antriebe bieten die Möglichkeit, den motorisierten Verkehr umweltverträglicher zu gestalten. Da die Anzahl der zugelassenen Elektroautos in Lüneburg stetig steigt, muss auch die Ladeinfrastruktur entsprechend mitwachsen. Dies ist auch im Klimaschutzplan der Hansestadt Lüneburg (Maßnahme C3 Ladeinfrastruktur) formuliert. Mit dem kommunalen Elektromobilitätskonzept für die Hansestadt und den Landkreis Lüneburg steht bereits eine erste Grundlage für die künftige Planung zur Verfügung.

In der Öffentlichkeitsbeteiligung spielt das Thema E-Mobilität eher eine untergeordnete Rolle und wurde von den Bürger:innen lediglich vereinzelt adressiert. Gerade vor dem Hintergrund der Umweltfreundlichkeit wurde es aber in der gutachterlichen Bestandsanalyse als nicht zu vernachlässigendes Handlungsfeld identifiziert.

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten



Beschreibung

Die EU hat 2023 das Ende der Produktion von Verbrennungsmotoren für 2035 beschlossen. Umso wichtiger ist es, die Wirtschaft und Bevölkerung zu unterstützen und geeignete Infrastrukturen zu bieten, um einen Wechsel der Antriebsart im MIV zu erleichtern. Der Blick auf die Klassifizierung der Hansestadt Lüneburg in Zonen zeigt, dass sich die großen Ballungsgebiete mit einer hohen Bevölkerungsdichte vor allem auf die Innenstadt und die Mischnutzungsgebiete konzentrieren (Altstadt, Schützenplatz, Rotes Feld, Mittelfeld, Kreideberg). Mit der Siedlungsstruktur einhergehen auch die unterschiedlichen Bedarfe an die Ladeinfrastruktur. In dichter besiedelten Gebieten sollte das Ladenetz auch deshalb engmaschiger sein, da Menschen dort häufiger in Mehrparteienhäusern leben und seltener über einen eigenen Stellplatz mit Lademöglichkeit verfügen. Die Hansestadt Lüneburg verfügt bereits über ein grundsätzliches Angebot an öffentlichen und halböffentlichen E-Ladestationen, welches sich vor allem auf das Stadtzentrum konzentriert. Darüber hinaus sind sowohl für private Fahrzeuge, Sharing-Fahrzeuge als auch für Dienstwagen- oder Betriebsfahrzeugflotten neue Infrastrukturen erforderlich.

Die öffentliche Ladeinfrastruktur ist systematisch auszubauen und am wachsenden Bestand der E-Fahrzeuge zu orientieren. Die Durchführung von Potenzialanalysen und strategischen Standortplanungen unter Berücksichtigung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastrukturgesetzes (GEIG) ist ein wichtiger Schritt. Das StandortTOOL des BMDV verdeutlicht, in welchen Bereichen der Hansestadt bis 2030 Bedarfe für zusätzliche Ladeinfrastruktur erwartbar sind (vgl. Abbildung 3). Die Bedarfe fokussieren sich größtenteils auf die Quartiere mit hoher Dichte.

Zur flächendeckenden Ausweitung der Ladeinfrastruktur sind v. a. Lademöglichkeiten in Straßenräumen mit Wohnungsbestand ohne eigene Abstellmöglichkeiten relevant, aber auch die konsequente und bedarfsgerechte Ausstattung aller Parkbauten und P&R-Plätze mit Elektroladeinfrastruktur ist entscheidend. E-Carsharing Angebote, die an den städtischen Mobilitätsstationen genutzt werden können, schaffen zusätzliche Anreize, auf das eigene Kfz zu verzichten. Im besten Fall wird auch das ÖPNV-Angebot entsprechend elektrifiziert.

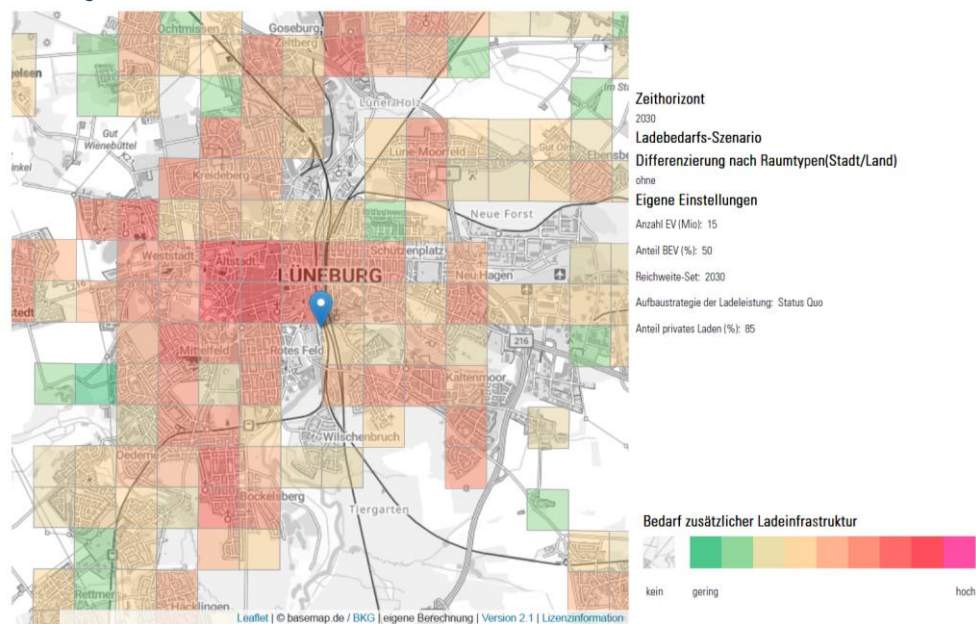
Umsetzungshinweise

- Die Hansestadt Lüneburg entwickelt kurzfristig einen verwaltungsinternen Leitfa-den zur strukturierten Bearbeitung der Sondernutzungsanträge und Standortbe-wertungen im Rahmen des stetigen Ausbaus der Ladeinfrastruktur. Dieser muss

den Antrags- und Genehmigungsprozess im Sinne der Ladenetzbetreiber deutlich beschleunigen.

- Parallel etabliert die Hansestadt Lüneburg ein Standorttool für bereits vorhandene Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet.
- Langfristig wird im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten und Pflichten eine ggf. gebietsweite Flächenausschreibung geprüft, um auch weniger attraktive Standorte für die Ladenetzbetreiber anbieten zu können.
- Im Hinblick auf die Ladenachfrage durch Bewohner:innen am Wohnort muss bei Planungen von Neubauvorhaben eine ausreichende Versorgung mit Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge vorgesehen werden. Stellplätze in Tiefgaragen sind mit einem Leerrohr für einen zukünftigen Anschluss zu versehen. Hierbei ist auch zu beachten, dass der Hausanschluss für eine zukünftig deutlich höhere Anzahl an Elektroautos vorbereitet wird.

Abbildung 3: Ladebedarfe bis 2030 nach StandortTOOL des BMDV



Quelle: StandortTOOL BMDV <https://standorttool.de/>

M4

Wirksame Modalfilter in der Innenstadt



Ausgangslage & Zielbezug

In der Lüneburger Innenstadt existieren bereits an mehreren Stellen Zufahrtsbeschränkungen für den privaten Kfz-Verkehr. Bislang werden diese Beschränkungen lediglich durch entsprechende Verkehrszeichen verdeutlicht. Es besteht ein ordnungsrechtliches Durchsetzungsdefizit. Um eine bessere Einhaltung der Zufahrtsbeschränkungen zu erreichen, plant die Hansestadt Lüneburg den Einsatz von Pollern.

Im Zuge der zahlreichen Forderungen nach verkehrsberuhigenden Maßnahmen (vgl. M2) wurden von den Bürger:innen häufig Regelverstöße durch den Kfz-Verkehr bemängelt, insbesondere in Bezug auf die Lüneburger Innenstadt. Vor allem bei der Onlinebeteiligung, der Auftaktveranstaltung, dem Innenstadtformat und dem Planungsspaziergang wurde dazu Poller als mögliche Lösung diskutiert. Dies unterstützt das in der Bestandsanalyse identifizierte Erfordernis, dem bestehenden Durchsetzungsdefizit entgegenzuwirken.

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten



Beschreibung

Mithilfe von Polleranlagen werden die Zufahrtsbeschränkungen in der Lüneburger Innenstadt stärker durchgesetzt. Als Beispiel für die Umsetzung eines innerstädtischen Pollerkonzepts ist die Stadt Trier zu nennen. Damit sich dort die Fußgänger:innen in der Fußgängerzonen störungsfrei und sicher bewegen können, wurde der Kfz-Verkehr reduziert. Hierzu tragen feste installierte und versenkbare Poller bei, die vom Kfz-Verkehr nur mit entsprechenden Ausnahmegenehmigung passiert werden können. Eine Genehmigung erhalten Personen, die einen privaten Stellplatz in der beschränkten Zone besitzen, die aufgrund ihrer Tätigkeit mit absoluter Notwendigkeit oder Dringlichkeit darin einfahren müssen oder bei denen ein begründeter und zeitlich begrenzter Einzelfall vorliegt. Davon ausgenommen sind Feuerwehr- und Polizeifahrzeuge sowie Krankenwagen. Von 6 bis 11 Uhr täglich sind die Polleranlagen in Trier nicht aktiv und Lieferverkehre können stattfinden. Ab 11 Uhr beginnt dann die Sperrzeit.

Technisch ist es möglich, die Polleranlagen mit Videokameras auszustatten. Dabei handelt es sich um spezielle Sicherheitskameras zur Erkennung, Erfassung und Protokollierung von Fahrzeugkennzeichen. Diese Kameras erkennen die Kennzeichen der registrierten Fahrzeuge und sorgen dafür, dass nicht zugelassene Fahrzeuge erkannt und ggf. Verwarngelder verhängt werden. Dabei wird das Kennzeichen mit einer Datenbank abgeglichen, in der die Zufahrtszulassung geprüft wird und automatisch Park- und Zulassungsgebühren erhoben werden. Schranken und ähnliche Vorrichtungen können somit langfristig entfallen. Eine weitere Möglichkeit, die Zufahrt zu beschränken, ist der Einsatz von Fernbedienungen.

Umsetzungshinweise

- In der ersten Stufe werden die Zufahrtsbeschränkungen in der Lüneburger Innenstadt durch Polleranlagen verdeutlicht. Standorte für die ersten Polleranlagen in der Innenstadt sind: Bardowicker Straße, Rote Straße, Bei der St. Johanniskirche / Am Sande, Neue Sülze / Salzstraße, Am Berge
- In einer zweiten Stufe ist zu prüfen, ob um die Innenstadt herum weitere Zonen gebildet und hier die entsprechenden Regelungen erprobt werden sollen (z. B. westliche Altstadt, Rotes Feld).

M5

Parkraummanagement



Ausgangslage & Zielbezug

Das Parken ist immer wieder ein viel diskutiertes Thema, insbesondere in Zentren und innenstadtnahen Bereichen, in denen der zur Verfügung stehende öffentliche Raum für die Vielzahl der Nutzungsansprüche begrenzt ist. Hier treten typischerweise Nutzungskonflikte auf, die sich auch in Diskussionen zum Parken manifestieren. Daher steht dieses Handlungsfeld vor der Herausforderung, zum einen Potenziale zu eröffnen, Zentren, Stadtteile und Quartiere verkehrlich zu entlasten sowie Freiräume zur Umgestaltung/Umnutzung zu gewinnen und andererseits ihre allgemeine Erreichbarkeit zu erhalten und zu stärken.

Das Thema Parken spielte in allen Beteiligungsformaten des NUMP eine Rolle und wurde kontrovers diskutiert. Der Großteil der Bürger:innen spricht sich dafür aus, das Parken im öffentlichen Raum zu reduzieren und besser zu ordnen. Gleichzeitig soll die Erreichbarkeit von Zielen mit dem Kfz weiterhin gewährleistet werden, vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen oder Mitarbeitende.

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten



Beschreibung Dieses Handlungsfeld zielt darauf ab, die dringend erforderliche verkehrliche Entlastung der stark frequentierten Verkehrswege in Abwägung einer entsprechenden Erreichbarkeit wichtiger Ziele zu bewerkstelligen. Solch eine Bewertung ist entscheidend für Gebiete, in denen öffentlicher Raum begrenzt und stark beansprucht ist. Die Herausforderungen dieses Handlungsfeldes beziehen sich auf die Teilhabe, Flächengerechtigkeit, Emissionen und die Verkehrssicherheit. Durch gezielte Maßnahmen werden Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern reduziert und unnötiger Kfz-Parksuchverkehr minimiert bzw. unterbunden. Das Ziel ist, den ruhenden Verkehr, insbesondere das Kfz-Parken, in der Fläche gering zu halten und dabei eine ausreichende Anzahl an Behindertenstellplätzen, insbesondere an Fußgängerzonen, anzubieten.

Die Hansestadt Lüneburg wird ein effizientes Parkraummanagement einführen (siehe Parkraumbewirtschaftungskonzept). Bewirtschaftung, Tarifzonen und die Beschilderung sollen angepasst werden, um die Belastung durch Parksuchverkehre zu verringern. Bestehende Parkplätze sind hinsichtlich ihrer Effizienz zu prüfen und möglichst multifunktional zu nutzen. Weiterhin sollten Parkplätze im öffentlichen Straßenraum reduziert und stattdessen in vorhandene Parkhäuser verlagert werden. Durch Nutzungsgespräche und Tarifanpassungen lässt sich eine Verlagerung von Straßenraumparken zu Parkhäusern und damit privaten Flächen, bewerkstelligen. Dafür muss eine Anpassung der Gebührenstruktur erfolgen: Straßenparken muss langfristig teurer sein als Parken in Parkhäusern. Zudem kann ergänzend die Umnutzung von Parkplätzen in andere Nutzungsarten wie Straßengrün, Fahrradabstellplätze oder Gastronomie erreicht werden.

Zudem wird die Verträglichkeit der Zufahrtswege geprüft. Die An- bzw. Abfahrt zu dem Q-Park City Parkhaus führt beispielsweise entweder durch die schmalen Gassen der Lüneburger Altstadt oder über die Neue Sülze, die als Teil des Fahrradrings eine hohe Bedeutung für den Radverkehr besitzt und auch Busverkehr verzeichnet. Ein anderes, kontrovers diskutiertes Thema stellt das Karstadt-Parkhaus Am Berge dar. Auch hier verlaufen die An- bzw. Abfahrten durch schmale Straßenräume, die eine hohe Dichte an Nutzungen aufweisen. Zudem sind die Parkstände in dem Parkhaus mit Blick auf die aktuellen Durchschnittsmaße von Kfz als schmal einzustufen. Da das Parkhaus in privater Hand ist, sind die Handlungsspielräume derzeit allerdings gering.

Umsetzungshinweise

- Die Stellplatzsituation in der Innenstadt wird sich durch verschiedene Planungen und Anpassungen im Bestand verändern (siehe Parkraumbewirtschaftungskonzept). In der

Innenstadt wird eine jährliche Prüfung des öffentlichen Parkraums durch die Hansestadt Lüneburg auf den zwingenden Bedarf hin durchgeführt und evaluiert, inwieweit die öffentlichen Parkstände im Straßenraum ggf. reduziert werden können. Um den Parksuchverkehr zielgerichtet zu den Parkhäusern zu lenken, erfolgt eine technische Überholung und wo sinnvoll eine Modernisierung und Ausweitung des bestehenden Parkleitsystems.

- Die Hansestadt Lüneburg prüft die Schaffung von zentralen Parkanlagen für Anwohnernde in Kombination mit Sammelanlagen für den Radverkehr (siehe Maßnahme R4 Radabstellanlagen).
-

M6

Citylogistik



Ausgangslage & Zielbezug

Vor dem Hintergrund des stetigen Wachstums im KEP-Sektor (Kurier-, Express- und Paketdienst) und komplexen Lieferanforderungen (z. B. bedingt durch Frischelogistik oder Same-Day-Delivery) entstehen neue Herausforderungen für die Citylogistik. Insbesondere in dicht besiedelten Gebieten kommt es immer wieder zu Konflikten mit dem Lieferverkehr und weiteren Verkehrsteilnehmenden. Das mindert die Leistungsfähigkeit im Straßenverkehr, die Verkehrssicherheit sowie die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, vor allem in Kombination mit hohem Parkdruck. Fehlende Lieferzonen erhöhen die Probleme zusätzlich, führen zum Parken in zweiter Reihe sowie zu weiteren Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Mit einem Zukunftsprogramm für die urbane Logistik können mögliche Maßnahmen für verträglichere Logistikverkehre aufgezeigt werden.

Insbesondere bei dem Innenstadtformat und dem Planungsspaziergang in der Innenstadt wurde das Thema Citylogistik auch von den Bürger:innen adressiert. Es besteht bei der breiten Mehrheit der Wunsch, die innerstädtischen Lieferzeiten stärker zu begrenzen und dies auch konsequent durchzusetzen. Zudem werden sich neue Lösungen für die Distribution von Waren gewünscht. Deren Einführung wurde auch im Rahmen der gutachterlichen Bestandsanalyse als sinnvoll erachtet.

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten



Beschreibung

Vor dem Hintergrund des steigenden Sendungs- und Liefervolumens der KEP-Dienstleister und der daraus resultierenden wachsenden Rolle im (inner-)städtischen Verkehrsgeschehen gilt es, für die urbane Logistik in Lüneburg Lösungen verträglicher Anlieferverkehre umzusetzen. Die Erarbeitung eines Zukunftsprogramms für die urbane Logistik in der Hansestadt zielt zum einen auf eine nachhaltige und verträgliche Ver- und Entsorgung der Innenstadt sowie auf die Belieferung des lokalen Einzelhandels ab. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit in Kombination mit einer hohen Dichte von Einzelhandel und Wohnen, insbesondere innerhalb der Fußgängerzonen, ist die Nachfrage groß. Lieferverkehr wird hier als besonders störend wahrgenommen.

Neben der Belieferung des lokalen Einzelhandels gilt es auch, Lösungen für das steigende Paketaufkommen, insbesondere durch den Online-Handel, umzusetzen. Konflikte entstehen hier insbesondere in Quartieren mit engen Straßenräumen, in denen die Fahrzeuge der diversen Logistikdienstleister keine legale Möglichkeit zum Halten finden und daher in zweiter Reihe halten. Störungen im Verkehrsfluss, Behinderungen des Fußverkehrs sowie sicherheitsrelevante Einschränkungen der Sicht sind die Folge. Auch wird eine effiziente und damit ressourcenschonende Auslieferung durch Mehrfachzustellungen bei Abwesenheit des Empfängers erheblich gestört.

Neue Ansätze zur City-Logistik mit umweltfreundlichen Fahrzeugen sind ebenfalls ein Baustein, die verkehrsbedingten Emissionen zu mindern. Dass die Marktdurchdringung von E-Fahrzeugen im Wirtschaftsverkehr bereits voransteht, zeigen bspw. die aktuellen Entwicklungen bei der Deutschen Post, die mit elektrobetriebenen Lieferfahrzeugen sukzessive ihre Last-Mile-Logistikflotte auf umweltfreundliche Antriebe umstellt.

Auch alternative Fahrzeuge werden in der innerstädtischen Logistik vermehrt eingesetzt. Einen Beitrag zur Emissionsreduzierung und zur Flächeneinsparung leisten Lastenfahrräder, die in einigen Städten auch in City-Logistik-Konzepten für die letzte Meile eingesetzt werden (z. B. Mikrodepots und Cargobikes in Hamburg, Velo-Lieferdienste in der Schweiz, die

Initiative CargoBike der IHK und der Wirtschaftsförderung Dortmund). Zunehmend kommen auch (wieder) Handkarren zum Einsatz – in Kombination mit einem Lieferwagen als temporärer Zustellstützpunkt. Auf die Wahl der Antriebsart bzw. generell der Lieferfahrzeuge hat die Hansestadt Lüneburg keinen Einfluss, sie kann jedoch Anreize zur Nutzung nachhaltigere Antriebsformen setzen. Mit Hilfe der neuen Möglichkeiten der StVO zur Förderung von Elektrofahrzeugen können verträglichere Fahrzeugtypen bei Zufahrts- und Parkregelungen bevorzugt werden. So können bspw. gesonderte Stellplätze für Elektrofahrzeuge und spezielle Ladezonen für Lieferfahrzeuge ausgewiesen oder vorgeschriebene Lieferzeiträume in den Fußgängerzonen für E-Fahrzeuge/Lastenräder erweitert werden. Ebenso können weitere Rahmenbedingungen in Form von Lademöglichkeiten (insbesondere Schnellladesäulen) geschaffen werden.

Des Weiteren ist die Einrichtung von Logistikhubs bzw. Mikrodepots stadtweit zu prüfen. Ein solcher Logistik-Hub kann von KEP-Dienstleistern als Umschlagsort genutzt werden, um Warenlieferungen im innerstädtischen Bereich auf „der letzten Meile“ mit alternativen Antrieben oder mittels (elektrischen) Lastenrädern durchzuführen. Eine enge Abstimmung mit den großen KEP- und Logistikunternehmen ist zu empfehlen. Darüber hinaus ist die Einrichtung von weiteren Lieferzonen zu prüfen. Dabei werden Stellplätze dem Lieferverkehr vorbehalten. Hierdurch werden Verkehrsbehinderungen durch das Parken in der zweiten Reihe vermieden. Der am stärksten kooperativ angelegte Ansatz des Mikro-Hubs ist die Verknüpfung mit einer White-Label-Belieferung (z. B. Velocarrier, seit 2017 in mehreren Städten aktiv), bei der eine gebündelte Zustellung vom Mikro-Hub auf der letzten Meile durch einen neutralen Transportdienstleister erfolgt. Hoher Konkurrenzdruck in der KEP-Branche mit jeweils eigenen optimierten Logistiksystemen erschwert jedoch oftmals die Zusammenarbeit und die Bereitschaft, Infrastrukturen gemeinsam zu nutzen. Mit dem Ziel einer minimalen Verkehrsbelastung im Quartier kann eine solche Bündelung aus Sicht der Hansestadt Lüneburg jedoch äußerst wünschenswert sein, sodass die Stadt hier als Impulsgeber die IHK sowie die jeweiligen in der Umsetzung beteiligten Unternehmen belagern kann.

Umsetzungshinweise

Zur Förderung verträglicher Logistikverkehre in der Hansestadt und ihrer Reduzierung werden die folgenden Maßnahmen umgesetzt:

- Ausweitung der Lieferzeitenbegrenzung in der Fußgängerzone und Durchsetzung dieser (siehe Maßnahmen M2 und M4).
 - Prüfung und schrittweise Implementierung von Null-Emissions-Zone (NEZ) in der Innenstadt.
 - Unterstützung durch die Hansestadt Lüneburg als Impulsgeber für die IHK und Einzelhändler:innen bei der Umsetzung eines Mikrodepots der lokalen Wirtschaft. Dies sollte in Abstimmung mit den großen KEP- und Logistikunternehmen als Umschlagsort für die gebündelte Zustellung auf der letzten Meile durch Lastenräder erfolgen.
 - Förderung von Anschaffungskosten für betriebliche Lastenräder für kleine Unternehmen, z. B. für Handwerksbetriebe, lokale Lieferungen aus Klimaschutzmitteln o.Ä. im Umfang von ca. 50.000 Euro pro Jahr.
-

Ö | ÖPNV & Vernetzte Mobilität

Ö1

Zukunftsfähiges ÖPNV-Netz für Lüneburg



Ausgangslage & Zielbezug

Das Ziel, den ÖPNV als Rückgrat der Mobilität zu weiterzuentwickeln, sollte aus Sicht der Hansestadt Lüneburg das Handeln des Landkreises Lüneburg als Aufgabenträger bestimmen. Dies ist vor dem Hintergrund der Kapazitätsprobleme (Fahrer:innenmangel, Finanzierungslücken) eine Herausforderung. Daher gilt es auch, strategisch in die Zukunft gerichtet zu betrachten, wie den künftigen Ansprüchen an den ÖPNV in Hansestadt und Landkreis begegnet werden kann und welche ÖPNV-Verkehre wie abgewickelt werden können.

Die Analyse des NUMP hat gezeigt, dass das Busnetz des Landkreises im Stadtgebiet eine grundsätzlich angemessene räumliche Grundversorgung aufweist und die Stadt akzeptabel, wenn auch nicht flächendeckend, erschlossen ist. Der ÖPNV unterliegt grundsätzlich der Zuständigkeit des Landkreises Lüneburg als Aufgabenträger. In den Beteiligungsformaten gab es sowohl auf gesamtstädtischer als auch Quartiersebene zahlreiche Verbesserungsvorschläge zum ÖPNV, insbesondere bezüglich des Umfangs, der Zuverlässigkeit sowie hinsichtlich der Angebotsqualitäten. Dies spielte vor allem bei den Werkstätten in den Quartieren und bei dem Workshop mit Schüler:innen eine große Rolle.

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten



Beschreibung

Die Hansestadt begleitet die Aktivitäten des Landkreises Lüneburg in Form der neuen Impulse durch die Mobilitätsinfrastruktur und -betriebs GmbH Lüneburg (MOIN) und die seitens des Landes Niedersachsen angestellten Untersuchungen zur Reaktivierung der Bahnstrecke 12110/12111 konstruktiv und erwartet eine bessere Erfüllung der zukünftigen Bedarfe eines attraktiven ÖPNV im Stadtgebiet durch diese Entwicklungen. Diese eröffnen die Chance, den ÖPNV und SPNV zukünftig sowohl infrastrukturell als auch finanziell auf neue Beine stellen zu können. Aus Sicht des NUMP ist es für den Landkreis Lüneburg und die Hansestadt Lüneburg von zentraler Bedeutung, Weichen zu stellen, wie der ÖPNV zukünftig aufgestellt sein kann.

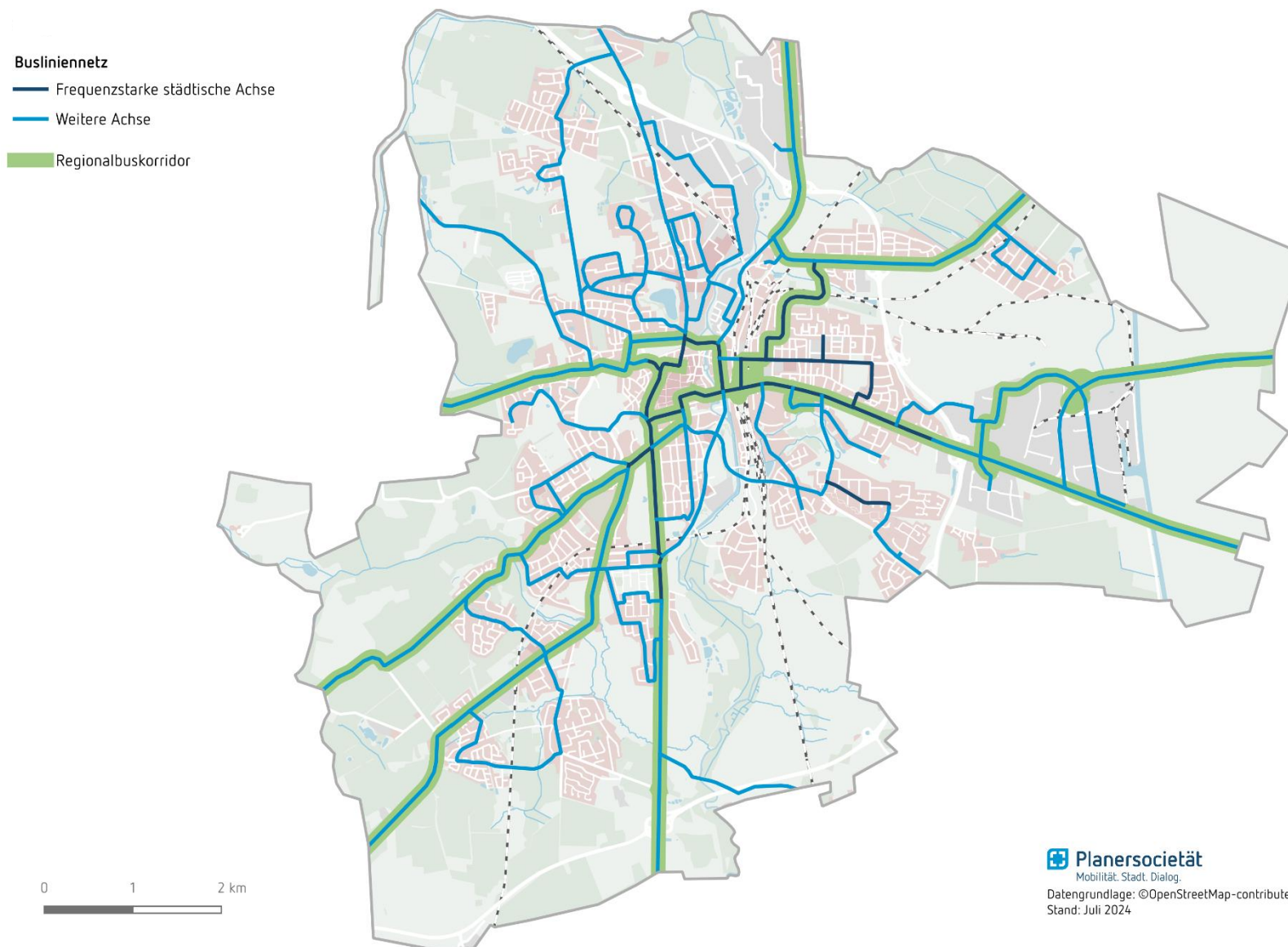
- Die bestehende Betriebsleistung auf dem Stadtgebiet der Hansestadt Lüneburg muss zunächst erhalten, aber in den kommenden Jahren ausgeweitet werden (Bedienzeiten, Takt, Qualität), um den Ansprüchen der Mobilitätswende an den ÖPNV gerecht zu werden.
- Der Fokus sollte dabei langfristig auf einer flächendeckenden Erschließung des Stadtgebietes in Kombination mit Achsen hoher Bedienungshäufigkeit liegen. Eine hohe Erschließungswirkung kann perspektivisch durch flexible Mobilitätslösungen als fester Bestandteil des ÖPNV ergänzt werden (siehe Ö3). Diese und weitere Anpassungsbedarfe sind über das Mobilitätsgutachten und die Fortschreibung des Nahverkehrsplans durch den hierfür zuständigen Aufgabenträger, den Landkreis Lüneburg, zu berücksichtigen.

Grundlage ist das definierte ÖPNV-Anspruchsnetz (siehe Abbildung 4), welches zentrale Achsen definiert und hierarchisiert. Auf diesem sollte dem ÖPNV ein Vorrang gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden zugestanden werden. Das bedeutet, dass diese Verkehrsströme bspw. an Lichtsignalanlagen bevorzugt geführt werden oder der Bus als sog. Pulkführer geführt wird. Es wird deutlich, dass viele Hauptverkehrsachsen derzeit auch eine regionale Bedeutung haben. In Kombination mit Beschleunigungsmaßnahmen sind hier perspektivisch Anpassungen der Linienwege sinnvoll.

**Umsetzungs-
hinweise**

Um die Ziele zu erreichen, ist eine enge Zusammenarbeit zwischen Hansestadt Lüneburg, Landkreis Lüneburg und Land Niedersachsen sowie den Beförderungsunternehmen erforderlich. Im Rahmen der Einführung der MOIN und den damit verbundenen Umstrukturierungen des ÖPNV unterstützt die Hansestadt Lüneburg den Landkreis Lüneburg als Aufgabenträger bei der Einforderung der erforderlichen umfassenden Mittel zur Attraktivierung des ÖPNV im Stadtgebiet.

Abbildung 4: ÖPNV-Anspruchsnetz





Ausgangslage & Zielbezug

Der Nahverkehrsplan (NVP) des Landkreises ist das zentrale Planungsinstrument zur Bereitstellung eines attraktiven ÖPNV in der Hansestadt Lüneburg. Entsprechend sind die Belange der Hansestadt bei zukünftigen Fortschreibungen zu benennen, mit in den Prozess einzubringen und umzusetzen.

Darüber hinaus hat die Bestandsanalyse auch verschiedene Mängel herausgestellt, deren Beseitigung im nächsten NVP prioritär aus Sicht der Hansestadt aufgenommen werden sollten. Diese genannten Mängel wurden auch häufig durch Teilnehmer:innen in den Beteiligungsformaten genannt (z. B. Erschließungsdefizite Wilschenbruch, Alt Hagen, Gewerbegebiete, Situation am Bahnhof-Umstieg in den Metronom oder auch schlechte Reisezeitverhältnisse).

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten



Beschreibung

Die Hansestadt Lüneburg arbeitet bei der Erstellung des Mobilitätsgutachtens des Landkreises eng mit dem Landkreis zusammen, um Handlungserfordernisse für die zukünftige Ausrichtung des ÖPNV einzubringen und diese entsprechend zu priorisieren. Ein Schwerpunkt ist dabei die Optimierung der städtischen Verkehre als zentralen Kontenpunkt des ÖPNV im Landkreis Lüneburg.

Optimierung der Regionalverkehre – Die Mobilitätswende in Lüneburg und der Region kann nur gelingen, wenn städtische und regionale Verkehre auf umweltfreundliche Alternativen verlagert werden, indem diese konkurrenzfähige Alternativen zum MIV darstellen. Dies bedeutet vor allem, dass das Reisezeitverhältnis zwischen MIV/ ÖV im gesamten Verflechtungsraum angeglichen werden muss (<1,5, Angebotsqualität B). In der Stadt sollen die Regionalverkehre zukünftig möglichst umwegfrei (direkte Führung zu Knotenpunkten) zu regional bedeutsamen Zielen geführt werden (siehe Ö5).

Optimierung und Neuordnung der Stadtbushlinien – Im parallel zum NUMP erstellten Mobilitätsgutachten des Landkreises Lüneburg wurden die Stadtbushlinien neu bewertet und anhand von Wegereaktionen mögliche Optimierungsbedarfe erkannt.

Anpassung der ÖPNV-Bedarfe nach der Reaktivierung von Bahnstrecken – Das Betriebskonzept für die konkret geplante Reaktivierung der Bahnstrecke Lüneburg – Soltau sieht mind. fünf Haltepunkte ab Lüneburg Westbahnhof vor, davon zwei auf dem Lüneburger Stadtgebiet (Lüneburg-Uelzener Straße, Lüneburg-Rettmer am alten Bahnhof). Damit wird der Lüneburger Süden eine Angebotsverbesserung im SPNV erhalten. Die ÖPNV-Angebote sind entsprechend der dann umgesetzten Planungen deutlich anzupassen indem z. B. die neuen Bahnhalte auch als zentrale Umsteigeknoten qualifiziert werden und Linien neu geführt werden müssen. Neben den aktuell im Reaktivierungskonzept vorgesehenen Bahnhalten wäre eine Verbesserung des SPNV in Lüneburg durch weitere Bahnhalte und Bahnlinien möglich.

Aufhebung der Erschließungsdefizite in der Hansestadt Lüneburg – Die Erschließungsdefizite in Wilschenbruch, Häcklingen, Baugebiet "Am Wienebütteler Weg", Baugebiet „Brockwinkler Weg“ inkl. Teile des Klinikums sowie Hagen sind mit der Neuaufstellung des ÖPNV-Angebotes zu beheben.

Auflösung der Taktung an den vorhandenen SPNV zugunsten stärkerer Streckentaktungen bei Stadtlinien – Die Fahrpläne aller Linien auf den vorhandenen SPNV (aktuell Metro-nom und erixx) auszurichten, ist aus Sicht des Stadtverkehrs nicht erstrebenswert. Anzustreben ist eine Entzerrung der Ankünfte, um dichtere Streckentaktungen im Stadtgebiet zu ermöglichen. Hierzu ist eine Neuordnung der Ankünfte am ZOB zu empfehlen, die im Mobilitätsgutachten weiter vertieft werden müssen.

Verbesserung der Reisezeitverhältnisse im Stadtgebiet – Die Reisezeitverhältnisse MIV/ÖV zum Bahnhof haben sich in der Analyse als befriedigend herausgestellt. Abseits der Fahrt zum Bahnhof bzw. zum Platz Am Sande verschlechtern sich die Reisezeitverhältnisse jedoch. So betrug das Reisezeitverhältnis vom Tartuer Platz oder Lüneburg, Schlachthof zur Leuphana Universität jeweils über 3,0 zugunsten des MIV. Mit dem Rad können die Strecken doppelt so schnell zurückgelegt werden. Das Mobilitätsgutachten zielt darauf ab, die Reisezeiten zu optimieren, um diese im Verhältnis zum MIV attraktiver zu machen. Reisezeitverhältnisse sind je nach Funktion (mind. <1,5) zu optimieren.

Optimierung der ASM-Verkehre – Das System des ASM zeigt aktuell Schwächen in der betrieblichen Zuverlässigkeit. Es kommt regelmäßig zu langen Wartezeiten, bis die gewünschte Fahrt durchgeführt werden kann. Da ASM-Verkehre wichtige Bausteine der Daseinsvorsorge in Randzeiten sind, muss auf entsprechende Angebotsverbesserungen hingewirkt werden.

Umsetzungshinweise

Um diese Ziele zu erreichen, ist eine enge Zusammenarbeit zwischen Hansestadt Lüneburg und Landkreis Lüneburg sowie den Beförderungsunternehmen erforderlich.

- Fachliche Begleitung der Optimierung von Regionalverkehren im Rahmen des Mobilitätsgutachten in Abwägung der Bedarfe von Stadtbuslinien und vorhandenen Erschließungsdefiziten.
- In Fortsetzung des Anspruchsnetzes müssen im Rahmen der städtischen Verkehrsentwicklungsplanung auch differenzierte Vorschläge für Linienweganpassungen und -erweiterungen erarbeitet werden.
- Das vorhandene ASM-Angebot ist aus Sicht der Hansestadt Lüneburg als Teil der Daseinsvorsorge unerlässlich und muss als Bestandteil des ÖPNV angesehen werden. Für einen Ausbau und die qualitative Verbesserung des ASM-Angebots sind die bisherigen Aufwendungen fortzuführen und entsprechend dem Bedarf zu erweitern. Dies sollte nach Prüfung und Abstimmung mit dem Landkreis Lüneburg möglichst über die Finanzierung des ÖPNV über den Aufgabenträger erfolgen.

Tabelle 6: Erläuterung Reisezeitverhältnis (ÖPNV/MIV)
nach FGSV (Empfehlungen für Planungen und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs)

Stufe	Reisezeit- verhältnis (ÖPNV/MIV)	Beschreibung
A	Unter 1,0	<ul style="list-style-type: none"> • Zeitvorteile zum MIV, besonders attraktiv für Wahlfreie • Angestrebt für Verbindungen aus der Region, den Stadtteilen und von den primären Achsen
B	1,0 bis 1,4	<ul style="list-style-type: none"> • Nahezu selber Zeitaufwand, Wahlfreie werden angesprochen • Grenzwert für Verbindungen aus der Region, den Stadtteilen und von den primären Achsen
C	1,5 bis 2,0	<ul style="list-style-type: none"> • Gerade noch konkurrenzfähig, für Wahlfreie nur bedingte Alternative
D	2,1 bis 2,7	<ul style="list-style-type: none"> • Zeitbedarf ÖPNV gerade noch akzeptabel; Nutzung durch Wahlfreie auszuschließen • Verbesserungen zur Reduzierung der Reisezeit sind zu prüfen
E	2,8 bis 3,7	<ul style="list-style-type: none"> • Zeitbedarf ÖPNV kaum akzeptabel. Ausschließlich Zwangsnutzer:innen • Verbesserungen zur Reduzierung der Reisezeit sind zu prüfen
F	Ab 3,8	<ul style="list-style-type: none"> • Daseinsvorsorge

Ö3

Modellprojekt: Flexible Angebote zur Verbesserung der Erschließung



Ausgangslage & Zielbezug

In Lüneburg ist der ÖPNV auf den Platz Am Sande und den Bahnhof ausgerichtet. Verbindungen abseits der Hauptstränge sind mit dem ÖPNV meist unattraktiv. Teilweise erfolgt die Verbindung über einen Umstieg im Zentrum. Daher besteht der Wunsch nach Angebotsverbesserung. Zur Erhöhung der Erschließungsqualität wird daher empfohlen, zukünftig die Potenziale von On-Demand Angeboten auszuloten und entsprechende Angebote sukzessiv einzuführen und zu testen.

Insbesondere für die am Stadtrand gelegenen Stadtteile wünschen sich einige Bürger:innen flexiblere ÖPNV-Angebote wie On-Demand. Das wurde besonders bei der Werkstatt Quartiersmobilität in Rettmer und Häcklingen deutlich. Aber auch in anderen Beteiligungsformaten wurde diese Idee geäußert und in Verbindung mit kleineren ÖPNV-Fahrzeugen als geeignet angesehen.

Bestandsanalyse	■ ■ ■ ■
Beteiligung	■ ■ ■ ■
Emissionen	■ ■ ■ ■
Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■
Erreichbarkeit	■ ■ ■ ■
Flächengerechtigkeit	■ ■ ■ ■
Teilhabe	■ ■ ■ ■
Zeit	■ ■ ■ ■
Kosten	■ ■ ■ ■

Beschreibung

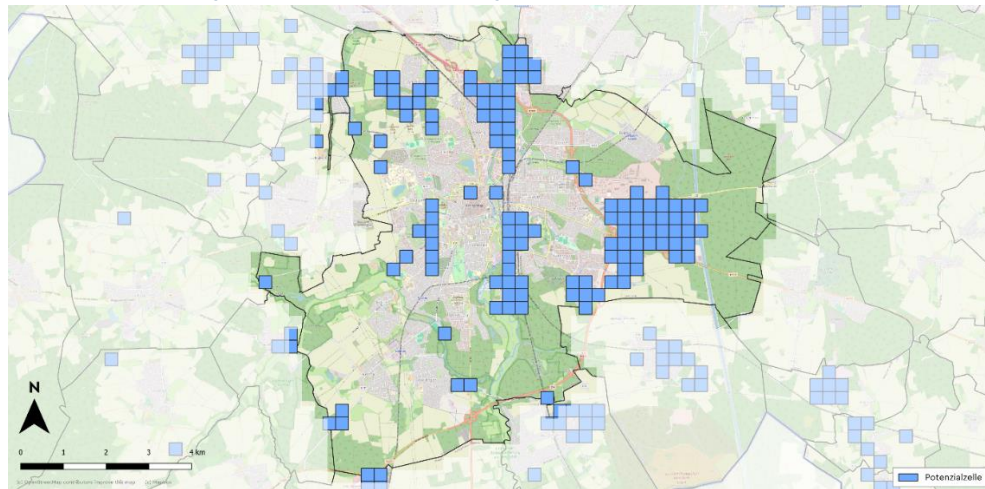
Grundsätzlich handelt es sich bei On-Demand Angeboten um ein ÖPNV-Angebot auf Abruf, bei dem Fahrten nur bei Bedarf durchgeführt werden. Das heißt Nutzende können das Angebot vorher buchen. Dafür gibt es jedoch keine Fahrplan- oder Linienwegbindung, stattdessen wird über einen Algorithmus die optimale Route für die Fahrzeuge in Echtzeit ermittelt. Die Systeme benötigen hierfür u. a. eine digitale Buchungsplattform.

On-Demand Verkehre dienen der Flächenerschließung, können aber in keiner Weise die zahlreichen nachfragestarken Achsen im Stadtgebiet versorgen. Sie dienen dazu, schlecht erschlossene Gebiete stärker in sich zu erschließen, um die Daseinsvorsorge sicherzustellen sowie ein Gebiet an starke Achsen anzuschließen. Auch die Verbindung von Nachbarstadtteilen wie z. B. Rettmer-Häcklingen kann dabei sichergestellt werden. Gleichzeitig bietet es auch eine Option, Wochenendverkehre oder Nachtverkehre flexibler zu gestalten. Die Akzeptanz des Systems innerhalb der Nutzenden ist von besonderer Bedeutung. Dies kann durch ein Modellprojekt zu On-Demand-Verkehren im Stadtgebiet gelingen, ohne andere ÖPNV-Angebote zu ersetzen.

Folgende Punkte sind bei der Ausgestaltung des Angebots zu beachten:

- Umsteigeminimalität und Schnelligkeit ist Kund:innen wichtiger als Spontanität (Buchungsvorlauf) und Fußwegeminimalität (Weg zum Einstiegsunkt).
- Grundsätzliche Tarifintegration. Ein Zuschlag ist nur akzeptiert, wenn mit dem neuen Angebot ein Zusatznutzen verbunden ist (z. B. höherer Reisekomfort).
- Es muss grundsätzlich die Möglichkeit der barrierefreien Nutzung bestehen.
- On-Demand Verkehre können neue Nutzer:innengruppen erschließen. Dazu muss ein ansprechender Kommunikationsauftritt Teil der Bewerbung sein.

Abbildung 5: Potenzialzellen Kombination On-Demand Angebote für die Hansestadt Lüneburg (ioki-Modell- in blau: Bereiche mit einem hohem Potenzial für On-Demand Angebote auf Basis der aktuellen Bevölkerungsstruktur und des ÖPNV-Angebotes)



Umsetzungshinweise

- Zur Erprobung von On-Demand-Lösungen soll die Hansestadt Lüneburg in enger Abstimmung mit dem Landkreis Lüneburg als ÖPNV-Aufgabenträger, unter Berücksichtigung von möglichen Fördermitteln ein Modellprojekt zu On-Demand-Verkehren im Stadtgebiet entwickeln, ohne andere ÖPNV-Angebote zu ersetzen. Dies bedeutet allerdings einen hohen personellen und entsprechend auch finanziellen Folgeaufwand.
- Langfristig ist ein solches Modellprojekt entsprechend durch den Landkreis Lüneburg als Aufgabenträger für den ÖPNV zu verstetigen. Bspw. hat sich in Hamburg das On-Demand Angebot hvh hop mit mittlerweile über einer Millionen Fahrgästen als Ergänzung etabliert.
- Die Kosten für einen On-Demand-Betrieb sind nicht konkret bezifferbar, ohne ein konkretes Betriebskonzept aufzustellen. Insofern kann nur eine grobe Orientierung in Form einer Spannweite von 2.000.000 EUR bis 8.000.000 EUR pro Jahr gegeben werden. Diese Kosten hängen von sehr vielen Faktoren ab:
 - Löhne für das Fahrpersonal
 - Beschaffungskosten Fahrzeuge
 - Energie- und Werkstattkosten
 - Plattformkosten
 - Kundendienst
 - Disposition und Flottenmanagement
 - Betriebszeiten und Serviceparameter
 - Nachfragestruktur

Ö4

Unterwegs bei Tag und Nacht



Ausgangslage & Zielbezug

Während das Angebot im ÖPNV zu Hauptverkehrszeiten in Lüneburg in der Bestandsanalyse als befriedigend bewertet wurde, sind im Rahmen der Beteiligungsformate insbesondere die Bedienzeiten kritisiert worden. Das ergänzende ASM in den Abend- und Nachtstunden wies zum Teil Unzuverlässigkeiten im Betrieb auf, welche in den sensiblen Nachtzeiten als kritisch zu bewerten sind.

Insbesondere bei den Werkstätten Quartiersmobilität und dem NUMP on Tour waren die Bedienzeiten des ÖPNV ein Thema. Aber auch die Schüler:innen wünschten sich im Rahmen des gemeinsamen Workshops mit den Gutachter:innen und der Hansestadt explizit eine Ausweitung der Bedienzeiten.

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten



Beschreibung

Die Bedeutung von Nachtbusverkehren wird häufig unterschätzt. Nachtbusverkehre tragen dazu bei, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und das Mobilitätsangebot vor allem für Schüler:innen, Studierende, junge Erwachsene und Arbeitnehmer:innen zu verbessern. Aber auch Tourist:innen profitieren von einem solchen Angebot. Sie sorgen für soziale Teilhabe und reduzieren zudem den MIV zu sensiblen Zeiten. Daher ist ein attraktives und unkompliziertes Nachtangebot, insbesondere vor dem Hintergrund der soziodemographischen Zusammensetzung in der Hansestadt Lüneburg, zu empfehlen.

Im Rahmen des Mobilitätsgutachtens ist zu prüfen, ob abseits der ASM-Verkehre nicht auch ein festes Linienangebot zu Nachtzeiten etabliert werden kann. Hierfür gelten aus wirtschaftlicher Sicht dieselben Rahmenbedingungen wie im Normalverkehr (z. B. mind. fünf dauerhafte Passagiere pro Richtung). Eine erste Analyse der Nachtverkehre offenbart, dass vor allem im nördlichen Lüneburg zusammen mit den angrenzenden Gemeinden Bardowick und Adendorf eine vierstellige Anzahl an Wegen zurückgelegt wird.

Umsetzungshinweise

Um das ÖPNV-Angebot in den Nachtstunden zu optimieren, ist eine enge Zusammenarbeit zwischen Hansestadt Lüneburg und Landkreis Lüneburg sowie den Beförderungsunternehmen erforderlich.

- Das vorhandene identifizierte Potenzial ist zu Gunsten einer gelingenden Mobilitätswende zu nutzen und ein Nachtbusangebot auf ein On-Demand-Angebot abzustimmen.
- Die Kosten für eine Nachtbuslinie betragen pro Jahr ca. zwischen 300.000 und 450.000 Euro. Diese sollte ohne Nachtbusaufschläge umgesetzt werden, da sonst die Attraktivität des Angebots sinkt und somit auch die Auslastung verringert wird. Diese können ggf. den Bedarf an ASM-Leistungen (wie heute im Bestand) reduzieren.

Ö5

Busbeschleunigung



Ausgangslage & Zielbezug

Der ÖPNV in Lüneburg ist straßengebunden. Damit teilt er sich den Straßenraum mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Gerade zu Hauptverkehrszeiten ist dieses System in Lüneburg anfällig für Störungen, wie z. B. Verzögerungen. Es gilt, wie bereits in der Maßnahme C9 zur Mobilitätswende im Klimaschutzplan der Hansestadt Lüneburg gefordert, Möglichkeiten zu finden den Busverkehr in der gewachsenen Stadt zu beschleunigen.

In den Beteiligungen wurden die Unpünktlichkeit des ÖPNV sowie die langen Reisezeiten als große Schwächen genannt. Dies wurde auch durch die Bestandsanalyse bestätigt. Fahrplanstabilität und Beschleunigung sind ein wichtiges Gut, sowohl aus betrieblicher als auch aus Fahrgastsicht.

Bestandsanalyse	■ ■ ■ ■
Beteiligung	■ ■ ■ ■
Emissionen	■ ■ ■ ■
Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■
Erreichbarkeit	■ ■ ■ ■
Flächengerechtigkeit	■ ■ ■ ■
Teilhabe	■ ■ ■ ■
Zeit	■ ■ ■ ■
Kosten	■ ■ ■ ■

Beschreibung

Pünktlichkeit, Schnelligkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV sind insbesondere in den Spitzenzeiten des Verkehrs bedeutende Aspekte, die mitentscheidend für die Qualität des ÖPNV-Angebots sind und in hohem Maße zu Entscheidungen für bzw. gegen die Nutzung des ÖPNV beitragen. Insbesondere der Busverkehr ist im Hinblick auf diese Aspekte von den Verkehrsbelastungen und der Verkehrssituation im Stadtgebiet abhängig, da er nur in Einzelfällen auf separaten Spuren geführt wird.

Erhebliche Verzögerungen im ÖV-Netz (durchschnittlich > 3 Minuten zu spät) finden sich in der Hansestadt Lüneburg vor allem rund um den Bahnhof, im Norden sowie an der Universität. Das in Ö1 definierte Anspruchsnetz dient dabei als Grundlage für Busbeschleunigungsmaßnahmen und gibt Hinweise an welchen Orten im ÖPNV-Anspruchsnetz Verzögerungen entstehen.

Umsetzungshinweise

Um eine Busbeschleunigung zu erreichen, ist eine enge Zusammenarbeit zwischen Hansestadt Lüneburg und Landkreis Lüneburg sowie den Beförderungsunternehmen erforderlich. Die Mobilitätsinfrastruktur und -betriebs GmbH Lüneburg (MOIN) stellt zukünftig die busseitige Infrastruktur für Busbeschleunigung an LSA sicher und garantiert, dass diese mit der bestehenden LSA-Infrastruktur der Hansestadt Lüneburg kompatibel ist. Die in Tabelle 7 identifizierten Potenziale sind zu nutzen.

Mögliche Einzelmaßnahmen für den ÖPNV auf dem Anspruchsnetz sind dabei:

- Einrichtung von Bus- oder Umweltspuren bzw. Busschleusen an den für den ÖPNV entscheidenden Knotenpunkten und auf den Taktachsen des Busverkehrs.
- Nutzungskontrolle der eingerichteten Busspuren zur Vermeidung von Konflikten z. B. mit dem ruhenden Kfz-Verkehr.
- Fortführung des Ausbaus der ÖPNV-Bevorrechtigung an LSA als wichtiges Schlüsselement für die ÖPNV-Attraktivität → Prüfung und Beteiligung der Verkehrsunternehmen bei Umbaumaßnahmen an Knoten sowie bei neuen LSA oder Austausch alter Anlagen und Berücksichtigung der fahrzeugseitigen Schnittstellen
- Verzicht auf Busbuchten als Haltestellenform, Ausbau im Regelfall als Fahrbahnrandhaltestelle oder Haltestellenkap (z. B. Dahlenburger Landstraße)
- Einführung von Modalfiltern zur Überwindung von Abbindungen für den MIV (z. B. Scharnhorststraße, Barckhausenstraße, Thorner Straße)

Tabelle 7: Lösungsansätze/ Prüfaufträge für bestehende Probleme

Festgestellte Stabilitätsprobleme durch stockenden Verkehr und Verzögerungen im Betriebsablauf	Mögliche Lösungsansätze/ Prüfaufträge
Bockelmannstraße nach Süden auf Am Schifferwall	Überprüfung Knotenpunkt Bockelmannstraße / Am Schifferwall / Reichenbachstraße - Ausweisung einer Busspur auf der Bockelmannstraße nach Süden (statt „Linksabbieger“ Am Schifferwall), Verkürzung Linksabbieger Lise-Meitner-Straße, zusätzlich Reduzierung der Umlaufzeit durch Entnahme Linksabbieger Reichenbachstraße
Reichenbachstraße nach Süden/Norden auf Am Schifferwall / Bockelmannstraße	Überprüfung Knotenpunkt Bockelmannstraße / Am Schifferwall / Reichenbachstraße - Ausweisung einer Busspur auf der Reichenbachstraße auf dem bestehenden Linksabbieger / Entfall der Linksabbiegemöglichkeit – dadurch Reduzierung der Umlaufzeit – Herausforderung: Im Wendischen Dorfe ggf. mit Innenliegenden Einfädungstreifen Linksabbiegen ermöglichen.
Altenbrückertorstraße nach Süden/Norden auf Willy-Brandt-Straße / Schießgrabenstraße	Prüfung Lünertorstraße / Bleckeder Landstraße für den ÖPNV / die Nahmobilität zu aktivieren, z. B. durch Abbindung Lünertorstraße oder ÖPNV-Vorrangschaltung an der Einfahrt zum Bahnhof hierzu benötigt: Öffnung des Bahnhofes nach Norden
Willy-Brandt-Straße nach Norden zum Knoten Stresemannstraße	Prüfung der Möglichkeit einer zweiten Geradeausspur
Vor dem Bardowicker Tore nach Süden auf Reichenbachstraße	Rückstau von Reichenbachstraße – siehe Reichenbachstraße
Bögelstraße vor dem Kreisverkehr (nachmittags)	Betrifft Linie 5003, keine Handlungsoption

Ö6

Haltstelleninitiative



Ausgangslage & Zielbezug

Die Haltestellen in Lüneburg wurden sowohl in der Beteiligung als auch in der Bestandsanalyse häufig kritisiert. Grund dafür sind die fehlende Barrierefreiheit sowie die unattraktive Gestaltung. Dabei sind die Haltestellen das Aushängeschild im öffentlichen Raum.

Ziel muss es daher sein, wie auch im Klimaschutzplan der Hansestadt Lüneburg formuliert (Maßnahmen C6 und C9), die Haltestellen schneller und großzügiger auszubauen, damit diese als Aufenthaltsräume Kund:innen positiv ansprechen.

Bestandsanalyse	■ ■ ■ ■
Beteiligung	■ ■ ■ ■
Emissionen	■ ■ ■ ■
Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■
Erreichbarkeit	■ ■ ■ ■
Flächengerechtigkeit	■ ■ ■ ■
Teilhabe	■ ■ ■ ■
Zeit	■ ■ ■ ■
Kosten	■ ■ ■ ■

Beschreibung

Der Um- und Neubau von barrierefreien Haltestellen ist eines der wichtigsten Themen, wenn es um die Schaffung einer barrierefreien Mobilität im ÖPNV geht. Wird der ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbundes und wesentlicher Bestandteil der Mobilitätswende gehandelt, so sind die Haltestellen als Einstiegspunkte der Mobilität und dementsprechend als deren Aushängeschilder zu sehen. Daher sollten in Lüneburg attraktive Haltestellen geschaffen werden.

Die Haltestellen liegen im Aufgabengebiet des Straßenbaulastträgers und daher im Aufgabebereich der Hansestadt. Haltestellen sind für den ersten Eindruck bei Nutzer:innen verantwortlich und daher von besonderer Bedeutung. Daher empfiehlt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die Errichtung von Wohlfühlhaltestellen. Wohlfühlhaltestellen sind großzügig dimensioniert und möglichst einheitlich gestaltet. Folgende Elemente werden zur Ausstattung an jeder Haltestelle empfohlen:

- Vollständige Barrierefreiheit nach PBefG
- Fahrgastinformation (DFI, QR-Code zu Echtzeitinformationen, Aushangfahrplan, Tarifausgang)
- Überdachte Sitzgelegenheiten (55 cm)
- Abfallbehälter
- Beleuchtung zu Bedienzeiten
- Sichere und bestenfalls witterungsgeschützte B+R Angebote
- Gute Einsehbarkeit/Sicherheit

Die genannten Standards sind auch im VNO-Haltestellenkonzept 2022 mit konkreten Gestaltungshinweisen noch einmal detaillierter aufgeführt. Radabstellanlagen in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen fördern gerade in einer radaffinen Stadt wie Lüneburg die Intermodalität, also die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel im Verlauf eines Weges, und die Verknüpfung von Wegeketten. Alle Haltestellen in Lüneburg sind auf die oben genannten Ausstattungsmerkmale zu prüfen und je nach Möglichkeit entsprechend nachzurüsten.

In der Bestandsanalyse sowie aus den Beteiligungsformaten wurden bereits einige Haltestellen identifiziert. Eine Auswahl von 20 Haltestellen ist mit Handlungserfordernissen nachfolgend dargestellt:

Tabelle 8: Identifizierte Haltestellen mit Handlungserfordernissen

Feldstraße Universität	Rathaus
------------------------	---------

(z. B. Witterungsschutz, Barrierefreiheit)	(z. B. Barrierefreiheit)
Am Wischfeld (z. B. Barrierefreiheit, mehr Radabstellanlagen)	Finanzamt (z. B. Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten)
Lüneburg-Rettmer Mitte (z. B. Neuordnung, Prüfung Buskap)	Konrad-Zuse-Allee (z. B. Grundausrüstung)
Uelzener Straße/Kurzentrum (z. B. Barrierefreiheit, Prüfung Buskap)	Thorner Platz (z. B. Witterungsschutz, Gestaltung)
Städtisches Klinikum (z. B. Barrierefreiheit)	Am Bargenturm (Süzwiesen) (z. B. Grundausrüstung)
Stadttheater (z. B. Grunderneuerung, Parken/Radverkehr)	Gellerstraße (z. B. Grundausrüstung)
Sternkamp (z. B. Zuwegung)	Schmiedestraße (z. B. Barrierefreiheit)
Hans-Steffen-Weg (z. B. Grundausrüstung)	Zeltberg (z. B. Haltestellenort)
Wielandstraße (z. B. Grünschnitt, Witterungsschutz)	Universitätsallee (z. B. Witterungsschutz)
Konrad-Adenauer Straße (z. B. Grundausrüstung)	Meisterweg (z. B. Position, Grundausrüstung)

Exkurs: Technische Standards

Der technische Standard zum Ausbau von Bushaltestellen entwickelt sich stetig weiter. Dies spiegelt sich insbesondere in der Steighöhe sowie in den taktilen Leitelementen wider. In Niedersachsen liegt dieser mittlerweile bei mindestens 22 cm Steighöhe. In Hessen ist dies sogar Voraussetzung für eine Förderung. Der hohe Steig wird durch sogenannte Kasseler Sonderbords und den fahrzeugseitigen Einsatz von Schwenkschiebetüren erreicht, wodurch ein Aufsetzen der Fahrzeuge auf den Steig verhindert wird. Die Praxistauglichkeit wurde vielerorts nachgewiesen.

Taktile Leitsysteme sind bei Haltestellen der ersten Ausbaugenerationen nicht oder nur unzureichend vorhanden. Den Stand der Technik beschreibt die DIN 18040-3.

Barrierefreie Busbuchten haben einen enormen Platzbedarf – für eine gerade Anfahrbarkeit ist für einen 12-m-Standardbus eine 88,70 m lange Busbucht erforderlich. Häufig werden Busbuchten nach wie vor zu kurz ausgebaut.

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Lüneburg sollte daher Anforderungen für Ausbauten im Kreis auf Basis des aktuell technischen Standards evaluieren und fortschreiben. Der Kreis sollte für ein einheitliches Erscheinungsbild die Kommunen bei der Erstellung neuer Standards beteiligen und vor Ort informieren.

Darüber hinaus spielt auch das Umfeld eine besondere Bedeutung. Der Start einer Fahrt mit dem ÖPNV beginnt überwiegend zu Fuß. Gleichzeitig sind Haltestellen oft weiter zu Fuß entfernt als der Stellplatz eines Autos; vor allem außerhalb dichter Siedlungsstrukturen. Ebenso kommen viele ÖPNV-Verbindungen nicht ohne Umstieg auf weitere ÖPNV-Angebote oder andere Verkehrsmittel (Fahrrad/Pedelec/Lastenrad (Bike-and-Ride), Auto (Park and Ride, Carsharing, Taxi)) aus. Dies ist auch wieder mit einem Fußweg verbunden. Soll der ÖPNV stärker als Alternative zum Auto etabliert werden, dann müssen ÖPNV und Fußverkehr als eine Einheit verstanden werden, bevor die Vernetzung mit weiteren Mobilitätsangeboten initiiert wird. Damit verbunden sind auch die Anforderungen an die Barrierefreiheit, deren Umsetzung vorrangig eine kommunale Aufgabe ist bzw. in die Zuständigkeit des Baulastträgers fällt.

Die Entfernungen zwischen Bahnstationen bzw. Haltestellen und Zielort können durch hochwertige Fußwegeverbindungen auch emotional verkürzt werden. Mit einer Fußwegeintegration, deren Charakteristika nachfolgend erläutert werden, verfügt der ÖPNV über attraktive letzte Meter zwischen Bahnstation bzw. Haltestelle und dem Zielort.

Charakteristik der Fußwegeintegration:

- Wegweisung zwischen Bahnstation bzw. Haltestelle und Zielort
- Ebene Oberflächen
- Taktiler Leitsystem
- Beleuchtung
- Vermeidung umwegiger bzw. verschlungener Wegeführungen
- Geringe Anzahl an Straßenquerungen mit Wartezeiten
- Prüfung größerer Gehwegbreite
- Sitzbänke als Pausenort
- Barrierefreie Straßenquerungen

**Umsetzungs-
hinweise**

- Der kontinuierliche Ausbau von 8-10 barrierefreien Haltestellen pro Jahr ist weiter zu verfolgen.
 - Zusätzlich werden pro Jahr 150.000 Euro im städtischen Haushalt zzgl. möglicher Fördermittel benötigt. Damit müssen ab Mittelbereitstellung pro Jahr bis zu 10 Haltestellen (je nach Aufwand) aufgewertet werden.
-

Ö7

Vernetzte Mobilität



Ausgangslage & Zielbezug

Die Hansestadt Lüneburg setzt, wie auch im Klimaschutzplan gefordert (Maßnahme C8), an mehreren Standorten Mobilitätsstationen um. Die Verknüpfungspunkte sollen sich an den in Hamburg bereits etablierten „hvv switch-Punkten“ orientieren (siehe VO/10266/22, 27.09.2022). Mobilitätsstationen bieten eine öffentlichkeitswirksame Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, eine Flächenbündelung von u. a. ÖPNV, Car- und Bike-Sharing sowie ein verkehrsträgerübergreifendes Ticketing. Gleichzeitig erzielen sie eine Verbesserung der sozialen Teilhabe. Ziel ist es, möglichst vielen potenziellen Nutzer:innen eine Stationsnähe anzubieten und so dabei zu motivieren, auf die Anschaffung eines eigenen Pkw zu verzichten oder den Zweitwagen im Haushalt abzuschaffen.

Aufbauend auf den Erkenntnissen der Bestandsanalyse wurde das Thema vernetzte Mobilität auch in den Beteiligungsformaten abgefragt und hat viel Zuspruch von den Bürger:innen bekommen. In den quartiersbezogenen Formaten wurde über konkrete Verortungen und Ausstattungen gesprochen. Zudem wurde deutlich, dass die Wünsche der Bürger:innen über die bereits bestehenden Planungen der Hansestadt hinausgehen.

Bestandsanalyse	■ ■ ■ ■
Beteiligung	■ ■ ■ ■
Emissionen	■ ■ ■ ■
Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■
Erreichbarkeit	■ ■ ■ ■
Flächengerechtigkeit	■ ■ ■ ■
Teilhabe	■ ■ ■ ■
Zeit	■ ■ ■ ■
Kosten	■ ■ ■ ■

Beschreibung

Mit den Planungen zu den Mobilitätsstationen möchte die Hansestadt den Umweltverbund stärken und in einem ersten Schritt mindestens zehn Mobilitätsstationen aufbauen. Die derzeitigen Planungen sollen unterschiedliche Angebote am Bahnhof, im Zentrum sowie in den Quartieren umfassen. Mit dem StadtRAD-Lüneburg-Angebot ist bereits ein attraktives Fahrradverleihsystem etabliert. Zahlreiche Lastenräder stehen bereits für eine Buchung zur Verfügung. Ebenfalls bereits etabliert ist das stationsgebundene Angebot Cambio Carsharing. Ziel der Maßnahme ist es, die vorhandenen Angebote von StadtRAD und Cambio weiter zu stärken und punktuell auszubauen. Dabei gilt es vor allem die Fahrzeugverfügbarkeit zu erhöhen. Mit Blick auf die Außenwahrnehmung sollten die potenziellen Standorte neben den Mobilitätsangeboten (insb. ÖPNV, Sharing, Radabstellanlagen) über eine gemeinsame Grundausrüstung verfügen. Je nach Standort können ergänzende Angebote hinzukommen.

Grundausrüstung:

- Barrierefreie Gestaltung
- Einheitliches Design
- Informations-Stelen und Wegweisung
- Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz
- Beleuchtung

Ergänzende Ausstattung (Einzelfallprüfung):

- Packstation
- Lademöglichkeit
- Taxistand
- Reparatursäule
- Gesicherte Radabstellanlagen

Im Vordergrund der Maßnahme steht der Ausbau des StadtRAD-Angebots sowie Aufbau und Bewerbung von Mobilitätsstationen. Dabei geht es zum einen um einen punktuellen Ausbau in bisher nicht/unzureichend erschlossenen Gebieten und zum anderen um die Erhöhung der Verfügbarkeit in der Gesamtstadt.

Umsetzungshinweise

- Die Kosten für die Umsetzung der bereits beschlossenen Mobilitätsstationen im Stadtgebiet liegen bei ca. 44.000 Euro (siehe VO/11148/24, 28.05.2024). Diese sind zeitnah durch die Stadtverwaltung einzurichten.

- Eine künftige Erweiterung des StadtRAD-Angebots ist entsprechend der Anregungen und Vorschlägen in Tabelle 9 zu prüfen. Für einen Ausbau der Standorte sind jeweils 10.000 bis 30.000 Euro vorzusehen.
- Für künftige Projekte sind auch umfassendere Mobilitätsstationen denkbar. Für ergänzende Ausstattungsmerkmale können deutlich höhere Kosten entstehen, weshalb die Kosten für eine Mobilitätsstation dann zwischen 20.000 Euro und 200.000 Euro variieren.

Tabelle 9: Mobilitätsstationen, Bike-Sharing und Carsharing-Bedarfe

Standort	Anmerkung
Mobilstationen (16 Stationen in Planung)	
<ul style="list-style-type: none"> • Am Graalwall (finanziert durch den Landkreis) • St.-Stephanus-Platz (Kaltenmoor) • Anna-Vogelely-Heim • Dörnbergstraße • Ginsterweg • Kefersteinstraße/Universität • Konrad-Zuse-Allee • Rathaus • Reichenbachplatz • Tartuer Platz • Thorner Platz • Universität/ Zentralgebäude (Universitätsallee) • Wallstraße • ZOB Lüneburg • Teufelsküche • Städtisches Klinikum 	<p><i>Aufgeführt sind die zur Mobilitätsstation dazugehörigen Bushaltestellen (exakter Stations-Standort weicht ggf. leicht ab)</i></p>
Bike-Sharing – StadtRAD	
<ul style="list-style-type: none"> • Innenstadt – Lambertiplatz • Innenstadt – Am Sande • Innenstadt – Bürgeramt • Ilmenaugarten • Rotes Feld/ Am Kurpark • Wilschenbruch • Studierendenwohnheime • Oedeme • Rettmer • Hanseviertel (Ost) • Goseburg 	<p><i>An den genannten Standorten ist die Einrichtung weiterer StadtRAD-Stationen zu prüfen; die Standortvorschläge wurden im Rahmen der unterschiedlichen Beteiligungsformate zum NUMP eingebracht</i></p>
Car-Sharing – Cambio	
<ul style="list-style-type: none"> • Kaltenmoor • Ilmenaugarten • Ochtmissen • Häcklingen 	<p><i>An den genannten Standorten ist die Einrichtung weiterer Cambio-Stationen zu prüfen; die Standortvorschläge wurden im Rahmen der unterschiedlichen Beteiligungsformate zum NUMP eingebracht</i></p>

Ö8

Bike & Ride



Ausgangslage & Zielbezug

Neben der Nutzung von Fahrradabstellanlagen als Verknüpfungspunkte zum ÖPNV kann für Fahrgäste auch die Mitnahme des eigenen Fahrrads wichtig sein. Ziel ist es, die Verknüpfungsangebote zwischen Rad- und öffentlichem Verkehr zu stärken, auszubauen und zu attraktiveren, indem sowohl das Abstellen (siehe auch Maßnahme C2 des Klimaschutzplans der Hansestadt Lüneburg) als auch die Mitnahme bei der Nutzung von Bus und Bahn komfortabel möglich ist.

Aus der Bestandsanalyse ging hervor, dass das bestehende Bike & Ride Angebot am Lüneburger Bahnhof und anderen Haltestellen Ausbaubedarf aufweist. Die Rückmeldungen der Bürger:innen im Rahmen der zahlreichen Beteiligungsformate bekräftigten diese Annahme. Auch das Thema Fahrradmitnahme in Bus und Bahn wurde diskutiert, beispielsweise bei der Werkstatt Quartiersmobilität in Rettmer.

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten



Beschreibung

Für einen attraktiven Umstieg zwischen Fahrrad und ÖPNV bedarf es der ausreichenden Schaffung von sicheren und wettergeschützten Radabstellanlagen. Diese gilt es insbesondere an allen Bushaltestellen, vermehrt an den zentralen Umstiegspunkten sowie am Bahnhof sowohl qualitativ als auch quantitativ auszubauen (vgl. R5). Auch an potenziell entstehenden neuen Bahnhaltepunkten sind hochwertige Radabstellanlagen von Beginn an mitzudenken.

Neben dem Abstellen des Fahrrads an ÖPNV-Haltestellen stellt auch die verlässliche Fahrradmitnahme ein entscheidendes Kriterium zur Vernetzung dar. Grundsätzlich ist die Mitnahme von Fahrrädern im Mehrzweckbereich eines Busses vorgesehen. Diese Flächen sind oftmals klein und stehen zunehmend in Konkurrenz zu anderen Geräten (wie z. B. Rollstühlen/Rollatoren/Kinderwagen/Gepäck). Gleichzeitig soll der Beförderungsvorrang anderer Fahrgäste erhalten bleiben.

Umsetzungshinweise

Bike & Ride-Anlagen sind je nach Standort unterschiedlich auszustatten – an weniger frequentierten Haltestellen sind entsprechende Anlehnbügel zu installieren, an zentralen Umstiegspunkten (u. a. Bahnhof, Am Sande) sollten zusätzlich witterungsgeschützte und trittsgesicherte Anlagen vorhanden sein. Ziel sollte sein, an allen ÖPNV-Haltestellen mindestens Anlehnbügel im näheren Umfeld zur Verfügung zu stellen.

An ÖPNV-Haltestellen sind für die Einrichtung von Fahrradbügeln ca. 350 € und für das Aufstellen von einer Fahrradbox ca. 1.500 € vorzusehen.

R | Radverkehr

R1	Netzkonzeption Rad																			
<p>Ausgangslage & Zielbezug</p> <p>Mit der Radverkehrsstrategie 2025 und der Radverkehrspolitik 2030+ liegen der Hansestadt Lüneburg bereits verkehrsträgerspezifische Konzepte vor, welche die Zukunft für den Radverkehr vorzeichnen. Damit beschlossen wurden auch Ziele für den Radverkehr bezüglich Sicherheit, Verkehrsmittelwahl und Komfort. Daraus ergibt sich die Verlagerung eines relevanten Anteils der Wege in Lüneburg zum Verkehrsträger Fahrrad (mind. 35 %) als Handlungsschwerpunkt. Das bestehende Zielnetz wird in den NUMP übernommen und durch weitere verbindende Routen ergänzt, die vorrangig im Nebenstraßennetz oder abseits des Kfz-Verkehrs verlaufen. Ein rein konzeptionelles Netz allein führt jedoch noch nicht zu einer Förderung des Radverkehrs oder Erreichung der Radverkehrsziele. Dies erfolgt erst mit der Qualifizierung der im Netz festgelegten Routen zu leistungsstarken Achsen. Die verschiedenen Kategorien des Netzes dienen dabei der Auswahl von Richtwerten sowie Priorisierung der Umsetzung.</p> <p>Bereits bei der öffentlichen Auftaktveranstaltung und der Onlinebeteiligung im Rahmen des NUMP wurde deutlich, welchen hohen Stellenwert der Radverkehr bei den Lüneburger:innen einnimmt. Er spielte auch in jedem weiteren Beteiligungsformat und bei jeder Altersklasse eine große Rolle. Insbesondere in der verkehrsträgerspezifischen Planungsradtour wurden die in der Analyse identifizierten Handlungsbedarfe im Radverkehr adressiert und Lösungen diskutiert. Die Netzkonzeption Rad bildet die Grundlage für die weitere Radverkehrsförderung in der Hansestadt.</p>		<table border="1"> <tr> <td data-bbox="896 443 1257 501">Bestandsanalyse</td> <td data-bbox="1264 443 1394 501">■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td data-bbox="896 501 1257 560">Beteiligung</td> <td data-bbox="1264 501 1394 560">■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td data-bbox="896 560 1257 618">Emissionen</td> <td data-bbox="1264 560 1394 618">■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td data-bbox="896 618 1257 676">Verkehrssicherheit</td> <td data-bbox="1264 618 1394 676">■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td data-bbox="896 676 1257 734">Erreichbarkeit</td> <td data-bbox="1264 676 1394 734">■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td data-bbox="896 734 1257 792">Flächengerechtigkeit</td> <td data-bbox="1264 734 1394 792">■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td data-bbox="896 792 1257 851">Teilhabe</td> <td data-bbox="1264 792 1394 851">■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td data-bbox="896 851 1257 909">Zeit</td> <td data-bbox="1264 851 1394 909">■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td data-bbox="896 909 1257 967">Kosten</td> <td data-bbox="1264 909 1394 967">■ ■ ■ ■</td> </tr> </table>	Bestandsanalyse	■ ■ ■ ■	Beteiligung	■ ■ ■ ■	Emissionen	■ ■ ■ ■	Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■	Erreichbarkeit	■ ■ ■ ■	Flächengerechtigkeit	■ ■ ■ ■	Teilhabe	■ ■ ■ ■	Zeit	■ ■ ■ ■	Kosten	■ ■ ■ ■
Bestandsanalyse	■ ■ ■ ■																			
Beteiligung	■ ■ ■ ■																			
Emissionen	■ ■ ■ ■																			
Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■																			
Erreichbarkeit	■ ■ ■ ■																			
Flächengerechtigkeit	■ ■ ■ ■																			
Teilhabe	■ ■ ■ ■																			
Zeit	■ ■ ■ ■																			
Kosten	■ ■ ■ ■																			

Beschreibung Das Zielnetz des Radverkehrs setzt sich aus drei unterschiedlichen Netzkategorien zusammen. Die **Haupttrouten und Netzergänzungen** stammen aus der beschlossenen Radverkehrsstrategie 2025. Sie fokussieren den Alltagsradverkehr und werden demzufolge möglichst direkt, zeitsparend und umwegfrei geführt. Deshalb verlaufen sie zum großen Teil entlang von Hauptverkehrsstraßen. Die Haupttrouten bilden nicht nur das Grundgerüst für den städtischen Radverkehr, sondern verbinden den Radverkehr auch auf größere Entfernungen und knüpfen auf regionaler Ebene an. Aus diesem Grund wurde auch der zukünftige Radschnellweg nach Hamburg als Haupttroute ergänzt. Die Qualifizierung dieser Strecken wurde nach Beschluss der Strategie angestoßen und ist zukünftig weiter fortzuführen. Dabei wird stets der aktuelle Stand der Technik eingehalten und die Wegeinfrastruktur im Bestand kontinuierlich aufgewertet. Dafür sind für die Routen individuelle Lösungen zu finden. Liegt ein breiter Straßenquerschnitt vor, ist eine Umverteilung von Flächen zugunsten des Radverkehrs zu prüfen. Ist der vorhandene Straßenraum begrenzt, ist eine sichere Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu gewährleisten. Die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, die Einrichtung von Fahrradstraßen, das Markieren von Rad-Piktogrammen, das Anbringen von Hinweisschildern und weitere sensibilisierende Öffentlichkeitsarbeit tragen hierzu bei.

Die **Verbindungs- und Radschöntrouten** ergänzen das Netz der Radverkehrsstrategie 2025. Sie dienen als Verdichtung des Netzes, als Zubringer zum Haupttroutennetz und als radiale

Alternativrouten. Somit stellen sie die tangentielle Verbindung von Stadtteilen untereinander sicher, erschließen die Wohnquartiere der Hansestadt und führen zusätzlich in das Umland. Die Verbindungs- und Radschönrouen werden vornehmlich im Nebenstraßennetz oder auf Wegen abseits des Kfz-Verkehrs geführt. Im Gegensatz zu den Hauptrouten und Netzergänzungen sind die zu erwartenden Radverkehrsbelastungen geringer, sodass hier weniger hohe Reisegeschwindigkeiten, sondern vielmehr eine begreifbare und sichere Führung im Vordergrund stehen. Vor diesem Hintergrund gilt es, prioritäre Verbindungen aufzuwerten und deren Anschlussstellen an die Hauptrouten zu qualifizieren. Im Netz der Wohnstraßen wird in der Regel eine Führung auf der Fahrbahn ausreichend sein. Auf den Verbindungs- und Radschönrouen abseits des Kfz-Verkehrs ist hingegen die Oberfläche, Beleuchtung und Beschilderung zu prüfen. Hier sollte mindestens eine wassergebundene Decke vorhanden sein. Damit die vom Kfz-Verkehr getrennten Routen ganztägig und ganzjährig gut und sicher befahrbar sind, ist außerdem der Ausbau der Beleuchtung zu prüfen. Um Störungen von Bewohner:innen und Natur zu vermeiden, sind der Einsatz von kontaktgesteuerten Laternen und/oder indirekter Beleuchtung zu prüfen und die Maßnahmen mit der Naturschutzbehörde abzustimmen. Beispielsweise ermöglicht eine adaptive Beleuchtung einen hohen Radkomfort und hält zeitgleich die Lichtverschmutzung so gering wie möglich.

Das Zielnetz des Radverkehrs sorgt für die Anbindung der einzelnen Stadtteile. Damit das Fahrrad aber auch in der gesamten Fläche eine attraktive Option darstellt, sind zukünftig Nahmobilitätskonzepte für die einzelnen Lüneburger Stadtteile zu erstellen. Diese Konzepte widmen sich der netzergänzenden Feinerschließung der Stadtteile und Quartiere sowie deren Anknüpfung an das übergeordnete Zielnetz.

Zur gezielten Förderung wird das Instrument **Fahrradstraße** eingesetzt. Fahrradstraßen haben sich seit ihrer Einführung 1997 als probates Instrument zur Bündelung und priorisierten Führung des Radverkehrs im Wohn- und Nebenstraßennetz erwiesen. In der Unfallforschung zeigen diese ein hohes Sicherheitsniveau gegenüber dem restlichen Netz der Erschließungsstraßen. Der Gesetzgeber hat durch die Novelle der StVO 2020 die Anordnungsbedingungen reduziert, sodass Fahrradstraßen nun vermehrt eingesetzt werden können und sollten. Neben der verbesserten Sicherheit und der höheren Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr, haben Fahrradstraßen auch einen starken Werbeeffect für die Mobilitätsoption Fahrrad. Durch die Gestaltung und Markierung nimmt das Fahrrad einen prominenten Platz im Straßenraum ein, Radverkehrsförderung wird bei der Einrichtung von Fahrradstraßen wahrnehmbar. In Lüneburg gibt es neben der Wallstraße und Haagestraße im Innenstadtbereich bislang keine weiteren Fahrradstraßen. Aufgrund der guten Wirksamkeit sollen weitere Fahrradstraßen eingerichtet werden, sowohl im Rahmen des innerstädtischen Fahrradrings als auch in den weiteren Stadtteilen der Hansestadt. Mögliche Straßen wären z. B. die Barckhausenstraße, Scharnhorststraße, Schützenstraße, Schomakerstraße, Thorner Straße. Elementar für die Sicherheit und Funktionsfähigkeit von Fahrradstraßen ist die wiedererkennbare und konsequente Gestaltung, da die Regelungen einem Großteil der Verkehrsteilnehmenden noch nicht ausreichend bekannt sind, wie die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des NUMP verdeutlicht.

Abbildung 6: Beispiel für die Umsetzung der Radverkehrsstrategie 2025
(links: Wallstraße, rechts: Uelzener Straße)



Quelle: Hansestadt Lüneburg

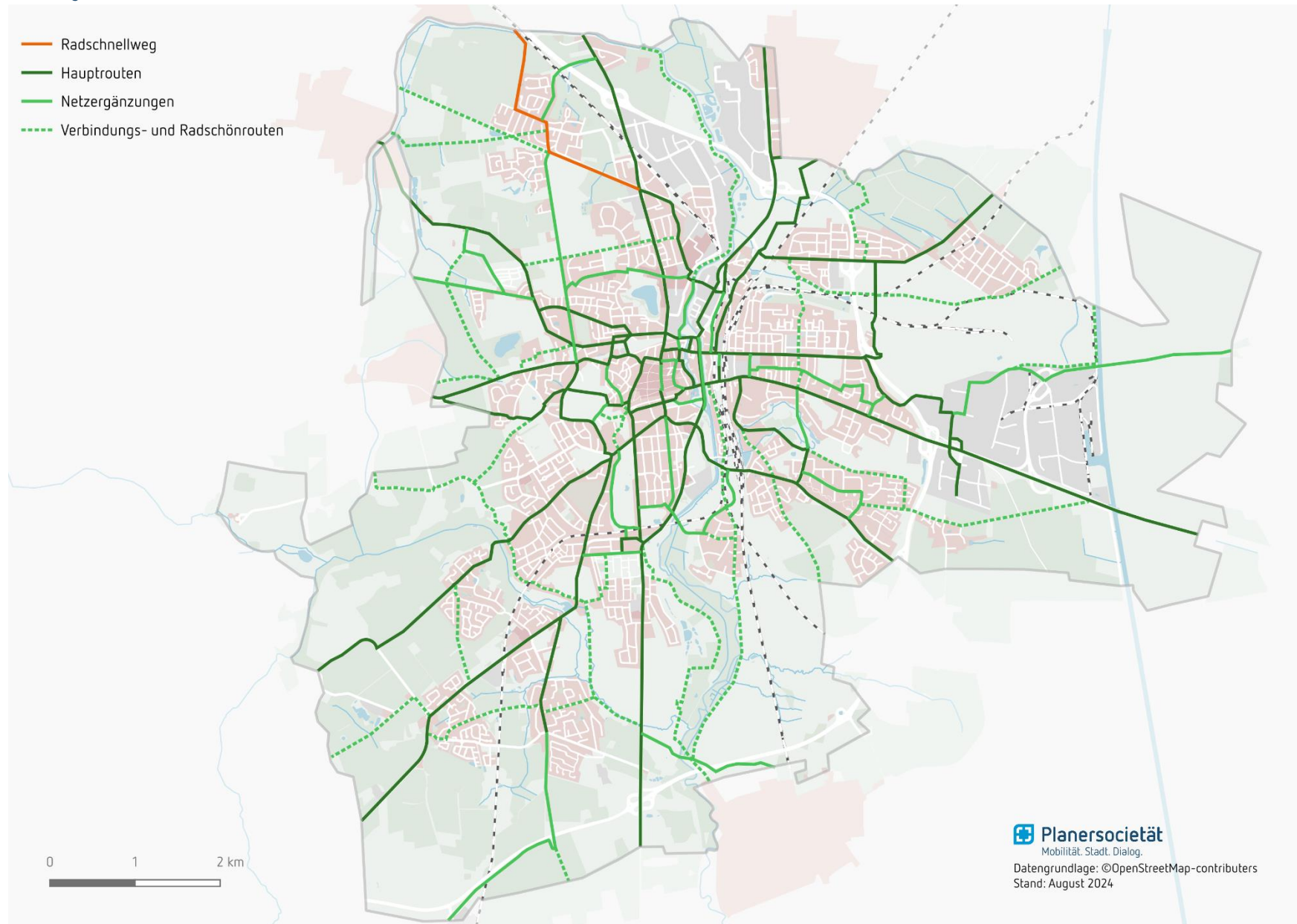


Quelle: Planersocietät

**Umsetzungs-
hinweise**

- Die Hansestadt Lüneburg schafft entlang der Haupttrouten in ihrer Baulast je Kalenderjahr mindestens 3 km Radinfrastruktur neu. Dabei werden zwei Knotenpunkte stets lückenlos miteinander verbunden. Die Radwege sind vom Fuß- und Kfz-Verkehr weitestgehend baulich getrennt zu führen. Die Radwege sind grundsätzlich an jeder Straßenseite herzustellen und entsprechend der ERA und E Klima (FSGV) zu dimensionieren. Die Radwege sind durchgängig mit einem ebenen und dauerhaft gut befahrbaren Belag zu versehen und an potenziellen Gefahrenstellen rot zu markieren.
 - Die Hansestadt Lüneburg gestaltet pro Jahr 3 km Nebenstraßen oder Wege abseits des Kfz-Verkehrs so um, dass sie für den Radverkehr attraktiver werden. Die Straßen bzw. Wege sollen schnell und komfortabel befahrbar sein, möglichst zu durchgängigen Achsen verbunden werden und öffentliche Einrichtungen, Geschäftsbereiche und Wohnquartiere miteinander verbinden.
 - Kostensätze für die Umsetzung der Radverkehrsstrategie 2025 (nach Stand Sommer 2024):
 - Neubau einer Radverkehrsanlage: 200 € je m²
 - Ausbau einer Radverkehrsanlage im Bestand: 150 € je m²
 - Fahrradstraße einrichten (Beschilderung, Markierung): 75 € je m
 - Temporeduktion prüfen: 1.800 € pauschal
 - Markierungslösung Schutz-/Radfahrstreifen: 30 € je m
 - Markierungslösung Piktogrammreihe (wo rechtlich möglich): 15 € je lfdm.
 - Beschilderung Radfahren auf der Fahrbahn: 500 € pauschal
 - Oberfläche asphaltieren: 120 € je m²
 - Oberfläche sanieren: 80 € je m²
 - Baulich gesicherte Einfädelung auf die Fahrbahn: 3.500 € pauschal
 - Beleuchtung verbessern (ggf. dynamisch): 180 € je m
 - Bau Querungshilfe/Gehwegüberfahrt: 35.000 € pauschal
 - Rotmarkierung Furt: 1.000 € pauschal
-

Abbildung 7: Zielnetz Radverkehr



R2

Störungsarmes Radfahren



Ausgangslage & Zielbezug

Hindernisse im Netz stellen ein relevantes Hemmnis zur Nutzung des Fahrrades für einen Großteil der Bevölkerung dar. Dabei gilt es zu beachten, dass dieses Hemmnis für die gesamte Wegekette besteht, sodass bereits wenige Hindernisse ausreichen, um den ansonsten fahrradfreundlich gestalteten Weg negativ zu bewerten. Mit der Beseitigung von Hindernissen wie Umlaufsperrern, unzureichender Beschilderung oder temporären Störungen wird der Radverkehr weiter gefördert und ein Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet. Im Rahmen der Radverkehrsförderung 3.0 kümmert sich die Hansestadt Lüneburg bereits um die Beseitigung von Hindernissen. Dies soll fortgeführt und als künftige Selbstverwaltungsaufgabe integriert werden.

Welche Auswirkungen Hindernisse im Radverkehr haben können, wurde zusammen mit den Bürger:innen bei einer Planungsradtour untersucht. Zudem gingen im Rahmen aller Beteiligungsformate derartige Hinweise ein und auch die Leuphana Universität hat sich bereits intensiv mit der Thematik auseinandergesetzt. Die daraus gesammelten Erkenntnisse im Rahmen der Bestandsanalyse sind in diese Maßnahme miteingeflossen.

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten

Beschreibung **Umlaufsperrern**

Umlaufsperrern werden zur Absicherung von Wegen des Fuß- und Radverkehrs aufgestellt, wenn diese auf Straßen münden, die hohe Verkehrsbelastungen und / oder eine hohe zulässige Höchstgeschwindigkeit aufweisen. Eingesetzt werden die Sperrern insbesondere bei schlechten oder nicht vorhandenen Sichtbeziehungen zwischen Rad- und Gehwegen einerseits und der zu kreuzenden Straßen andererseits. Für Bahnübergänge nach Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) gelten gesonderte Bedingungen. Umlaufsperrern sind für den Radverkehr und mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmende häufig mit Einschränkungen und Nachteilen verbunden.

In Lüneburg finden sich an einigen Orten Umlaufsperrern, die nicht den geltenden Gestaltungsgrundlagen entsprechen und somit ein Hemmnis für den Radverkehr darstellen. Die Umlaufsperrern sollte nur als letztes Mittel und unter Einhaltung der Richtlinien eingesetzt werden. Das bedeutet, es besteht keine Überlappung der Gitter, der Abstand zwischen den Gittern beträgt mindestens 1,50 m und es werden Aufstellflächen und ausreichende Einfahrbreiten berücksichtigt (vgl. Abbildung 9). Im Einzelfall ist zu prüfen, ob alternative Gestaltungsmöglichkeiten anstelle der Umlaufsperrern in Frage kommen. Hierunter fallen die Umkehrung des Vorrangs, die Sicherung durch Lichtsignalanlagen, die Aufpflasterung, erhöhte Absperrpoller mit ergänzender Bodenmarkierung oder Piktogramme (vgl. Abbildung 8).

Abbildung 8: Alternative Gestaltungsmöglichkeiten für Umlaufsperrn aus anderen Städten



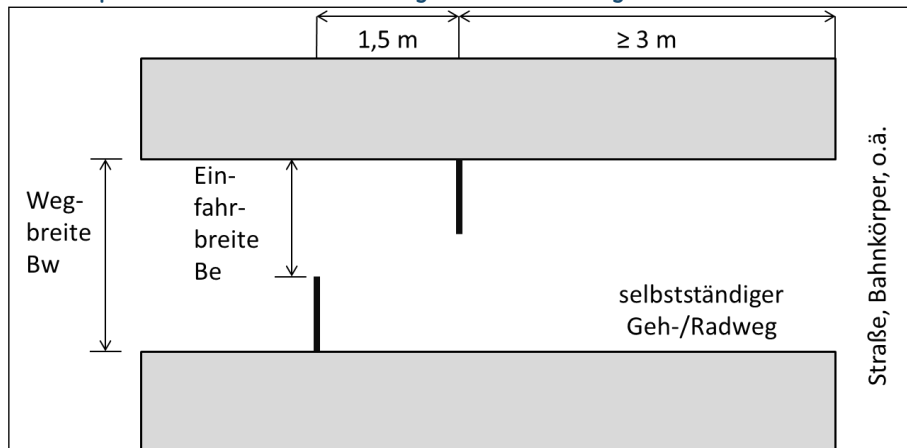
Quelle: Planersocietät

Abbildung 9: Qualitätsstandard für Umlaufsperrn

Abmessung an Umlaufsperrn (Gitter ohne Überlappung anordnen)

Wegbreite Bw [m]	Einfahrbreite Be [m]
2,00	1,15
> 2,00 – 2,50	1,30
> 2,50	1,50

Umlaufsperrre an einem selbstständigen Geh-/Radweg



Quelle: Planersocietät nach FGSV 2010: 81

Beschilderung

An einigen Stellen in der Hansestadt wird der Radverkehr durch die bestehende Beschilderung behindert. Dies betrifft die Beschilderung von Sackgassen, von Wirtschaftswegen, von Einbahnstraßen, von Abbiegerichtungen sowie von straßen- und quartiersverbindenden Wegen. Bei einigen Sackgassen im Stadtgebiet fehlt bislang das Zusatzzeichen VZ 357-50 „Für Radverkehr und Fußgänger durchlässige Sackgasse“ oder VZ 357-52 „Für Radverkehr durchlässige Sackgasse“, das die Durchlässigkeit für diese Verkehrsarten verdeutlicht. Bei

Wirtschaftswegen fehlt teilweise die Aufhebung des Durchfahrtsverbots für den Radverkehr und in Einbahnstraßen die Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung. Noch nicht freigegebene Straßen (siehe Umsetzungshinweise) sollten hinsichtlich einer möglichen Freigabe geprüft werden und die Beschilderung im Anschluss entsprechend angeordnet und umgesetzt werden. Bei der Freigabe von straßen- und quartiersverbindenden Wegen für den Radverkehr ist im Einzelfall zu prüfen, ob diese ohne Gefährdung des Fußverkehrs erfolgen kann und ob ggf. Hinweisschilder auf Rücksichtnahme anzubringen sind.

Temporäre Hindernisse

Neben den Umlaufsperrern und der verbesserungsfähigen Beschilderung sorgen temporäre Hindernisse für eine Einschränkung des Radverkehrs. Hierzu zählt zum einen die Platzierung von Werbe- und Wahlplakaten. Dabei ist zukünftig ein größerer Fokus darauf zu legen, dass die Platzierung (auch durch Dritte), die Breiten und Sichtfelder nicht den Radverkehr einschränken.

Zum anderen gehört hierzu auch die konsequente Instandhaltung und Pflege der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur. Im Herbst sind die Radverkehrsanlagen von Laub zu befreien und im Winter von Schnee. Ganzjährig ist außerdem auf einen regelmäßigen Grünschnitt zu achten. Das Erhaltungsmanagement ist dementsprechend zu optimieren.

Umsetzungshinweise

- Kosten für den Abbau einer Umlaufsperrung ca. 2.000 bis 3.000 €
- Kosten für den Erwerb und die Montage eines neuen Verkehrszeichens ca. 1.000 €

Nach erster planerischer Prüfung werden die folgenden Standorte zur Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen empfohlen:

- Beispiele für Prüfung von Umlaufsperrern:
 - Sandwehe
 - Quickbaumweg
 - Dachsteg
 - Wilhelm-Leuschner-Straße
 - Kurt-Schuhmacher-Straße
 - Beispiele für Aufhebung des Durchfahrverbots durch entsprechende Beschilderung für Radfahrende:
 - Auf der Saline
 - An der Buchholzer Bahn
 - Kossenweg
 - Margeritenweg
 - Düvelsbrook
 - Verbindung zw. Ebensberg und Industriegebiet Ost
 - Beispiele für Freigabe von Einbahnstraßen:
 - Unter der Burg
 - Töbingstraße
 - Von-Dassel-Straße
-

R3

Stärkung der Wahrnehmung des Radverkehrs



Ausgangslage & Zielbezug

Die streckenbezogene Radverkehrsinfrastruktur ist die notwendige Bedingung für eine Steigerung des Radverkehrsanteils, jedoch allein nicht ausreichend, um in Städten das Fahrrad als vorrangiges Verkehrsmittel für alltägliche Wege zu etablieren. Hierfür muss das Radfahren im Stadtbild und in der Kommunikation einen großen Raum einnehmen und sichtbar werden.

In den Beteiligungsformaten äußerten die Bürger:innen wiederkehrend, dass sie sich eine stärkere Präsenz des Radverkehrs im Straßenraum wünschen. Dazu trägt diese Maßnahme bei und sorgt dafür, dass der Radverkehr als System verstanden wird, welches sich aus Infrastruktur, Service und Kommunikation zusammensetzt. Die Bestandsanalyse verdeutlicht, dass diese Maßnahme auf bereits bestehenden Aktionen der Hansestadt aufbaut.

Bestandsanalyse	■ □ □ □
Beteiligung	■ ■ □ □
Emissionen	■ □ □ □
Verkehrssicherheit	■ ■ □ □
Erreichbarkeit	■ □ □ □
Flächengerechtigkeit	■ ■ □ □
Teilhabe	■ ■ □ □
Zeit	■ □ □ □
Kosten	■ □ □ □

Beschreibung **Radzählstationen**

In der Hansestadt Lüneburg erfolgen bereits erste Radfrequenzmessungen. Um diese öffentlichkeitswirksamer zu gestalten, sind weitere Standorte z. B. durch Radzählstationen umzusetzen. Durch Radzählstationen wird der Radverkehr im Verkehrsgeschehen direkt vor Ort sichtbar. Zum einen stellt die Zählstation selbst bereits Aufmerksamkeit für den Radverkehr her. Die Anzeige der Radfahrenden je Tag motiviert die vorbeifahrenden Radfahrenden. Zum anderen werden durch die Zählstationen quantitative Daten über den Radverkehr gewonnen, die für die Verkehrsplanung relevant sind. Die Zählstationen sind an hochfrequentierten Radverkehrsachsen des Zielnetzes, bspw. an den Haupttrouten Lüneburger Straße, Uelzener Straße, Dahlenburger Landstraße, Hamburger Straße, Lüner Weg und Sülzweg vorzusehen.

Fahrradreparaturstationen

Einen besonderen Service für den Radverkehr stellen Fahrradreparaturstationen dar. An einer Stele befestigtes Werkzeug für grundlegende Reparaturen sowie z. B. fest installierte Luftpumpen ermöglichen es den Radfahrenden, einfache Defekte direkt vor Ort kostenlos und eigenständig zu beheben. In der Hansestadt Lüneburg existieren bereits an fünf Orten solche Stationen. Weitere Reparaturstationen werden künftig dort installiert, wo der Radverkehr gebündelt auftritt, bestenfalls an Knotenpunkten des Radnetzes bzw. an den geplanten Mobilitätsstationen.

Grünphasenprojektion

Zur weiteren Förderung des Radverkehrs ist die bereits in Lüneburg stellenweise installierte Grünphasenprojektion zu erhalten. Sie motiviert zum Radfahren und leistet einen Beitrag zu dessen Sichtbarkeit in der Hansestadt. Sie kann auf weitere große und hochfrequentierte Knotenpunkte des Radnetzes ausgeweitet werden.

Abbildung 10: Grünphasenprojektion



Quelle: Hansestadt Lüneburg

Umsetzungshinweise

- Kosten für eine Radzählstelle: 30.000 € pauschal
- Kosten für eine Fahrradreparaturstation: 3.000 € pauschal

R4

Radabstellanlagen



Ausgangslage & Zielbezug

Ein umfangreiches und qualitativ hochwertiges Angebot an Fahrradabstellanlagen ist eine wichtige infrastrukturelle Rahmenbedingung für die Fahrradnutzung. Der für Lüneburg angestrebte steigende Radverkehrsanteil von mindestens 35 % bis 2025 wird die entsprechende Nachfrage zusätzlich erhöhen. Zudem nutzen immer mehr Verkehrsteilnehmende Lastenräder und weitere Spezialräder (Handbikes, Fahrradanhänger, etc.), welche eine an die jeweiligen Nutzungsansprüche angepasste Infrastruktur benötigen. Diese steigende Nachfrage erfordert einen stetigen Ausbau von Radabstellanlagen (vergleiche auch Maßnahme C2 des Klimaschutzplans der Hansestadt Lüneburg).

Die Bestandsanalyse zeigte, dass vielerorts in Lüneburg die Radabstellanlagen gut bzw. voll ausgelastet sind, vor allem in der Innenstadt und am Bahnhof. Dies wurde auch von den Bürger:innen in den einzelnen Beteiligungsformaten bestätigt. Es werden sich an vielen Stellen weitere Radabstellanlagen gewünscht, teilweise mit zusätzlichen Ausstattungsmerkmalen. Bei der Planungsradtour und dem Innenstadtformat wurde beispielsweise die Idee eines Fahrradparkhauses in der Lüneburger Innenstadt diskutiert. Die Bestandsanalyse zeigt zusätzlich auf, dass sich der Bedarf an Radabstellanlagen auch auf andere Stadtteile bezieht und auch am Wohnort mitgedacht werden sollte.

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten



Beschreibung

Radabstellanlagen sind an die steigenden Ansprüche anzupassen und weiter mit Anlehnbügel auszustatten, um ein sicheres, schonendes und komfortables Abstellen der Fahrräder zu ermöglichen. Insbesondere an Orten mit zu erwartender höherer Standzeit, wie Schulen, Verwaltungsgebäuden oder Einzelhandelsstandorten, sind weitere Ausstattungsmerkmale zu ergänzen. Ein witterungsgeschützter Unterstand ist, wo baulich möglich und der Nachfrage entsprechend, herzustellen, ebenso ein Kontingent an Radabstellanlagen mit erhöhtem Sicherheitskomfort (öffentlich zugänglich). An wichtigen multimodalen Umstiegs- und Zielpunkten werden Radabstellanlagen in die geplanten Mobilitätsstationen integriert, welche auch Wartungsmöglichkeiten bieten.

In Lüneburg bestehen an einigen Zielorten bereits qualitativ höherwertige Radabstellanlagen (z. B. Bahnhof). Gesamtstädtisch betrachtet ist das Angebot an Radabstellanlagen hinsichtlich der Quantität und Qualität jedoch ausbaufähig, wie die Analyse bestätigte. Auch die Teilnehmer:innen äußerten im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vermehrt den Wunsch nach einer höheren Anzahl an Radabstellanlagen sowie eine Erhöhung derer Qualität, um das Fahrrad sowohl bei kurzen als auch bei längeren Erledigungen sicher abstellen zu können. Am Lüneburger Bahnhof bspw. sind bereits eine Vielzahl an überdachten Radabstellanlagen vorhanden, dennoch stellen diese keine ausreichende Abdeckung des Bedarfs dar und sind in ihrer Zugänglichkeit eingeschränkt. Auch an vielen Stellen der Innenstadt besteht großer Bedarf, welcher zukünftig sowohl quantitativ als auch qualitativ ausreichend abzudecken ist (z. B. Neue Sülze, Schrankenplatz, Katzenstraße/An der Münze/Apothekenstraße/Schröderstraße, Am Sande/Grapengießerstraße, Bei der St. Johanniskirche, An den Brodbänken), wo dies ohne Einschränkung sonstiger Verkehrsbedürfnisse und weiterer Sicherheitsaspekte wie z. B. Brandschutz möglich ist.

Zur täglichen Nutzung müssen Fahrräder auch am Wohnstandort sicher abzustellen und gleichzeitig leicht zugänglich sein (siehe § 48 NBauO). In Neubauquartieren muss eine frühzeitige Berücksichtigung der Abstellanlagen erfolgen, vorzugsweise in Form einer ebenerdigen Unterbringung in einem Gebäude. Im besten Fall sind in der Nähe der Hauseingänge

sind zusätzlich oberirdische Stellplätze herzustellen. Für dichte, urbane Bestandsquartiere mit Mehrfamilienhäusern sind flächeneffiziente Fahrradhäuser eine geeignete Möglichkeit. Sie können in Wohnquartieren in kleineren Baulücken, auf Parkflächen (vgl. Maßnahme 5 Parkraummanagement) oder bei ausreichender Flächenkapazität im Seitenraum eingesetzt werden und Anwohner:innen sichere Abstellmöglichkeiten bieten.

Neben der Schaffung neuer Radabstellanlagen ist auch die Unterhaltung bestehender Anlagen ein wichtiger Bestandteil für ein dichtes und attraktives Netz. Die bestehenden Anlagen sollten regelmäßig geprüft und bei Bedarf modernisiert bzw. an die zu entwickelnden Kriterien angepasst werden.

Umsetzungshinweise

- Die Hansestadt Lüneburg richtet im gesamten Stadtgebiet mindestens 100 Radabstellplätze pro Jahr neu ein (entsprechend Radentscheid Beschluss VO/8218/19-1), die nicht zu Lasten des Fußverkehrs gestaltet werden. Die Abstellplätze sind entsprechend der aktuellen Vorgaben „Hinweise zum Fahrradparken“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) gestaltet.
 - Pro Jahr ist an zwei Standorten oder mehr ein witterungsgeschützter Unterstand herzustellen. Wo möglich werden die Kontingente an Radabstellanlagen mit erhöhtem Sicherheitskomfort (öffentlich zugänglich) erweitert. Hierbei sind die städtebaulichen Rahmenbedingungen sowie im Innenstadtbereich das Thema des Denkmalschutzes zu berücksichtigen.
 - Kostensätze für den Neubau von Radabstellanlagen:
 - Bügel ca. 250-300 € / Stück
 - Doppelstockparker ca. 450-600 € / Stellplatz
 - Überdachung ca. 550-800 € / Stellplatz
 - Parkhäuser / Sonderlösungen ca. 3.100 € / Stellplatz
 - Mietplatz in Sammelschließanlagen ca. 1.900 € / Stellplatz
-

S | Straßenraumgestaltung

S1

Optimierung der Verkehrsströme in der östlichen Innenstadt



Ausgangslage & Zielbezug

Es hat im Zuge des NUMP-Prozesses eine kontroverse Diskussion zu den Hauptverkehrsstraßen zwischen Bahnhof und Innenstadt stattgefunden. Dabei sollen die Verkehrsströme des MIV bestenfalls verflüssigt werden, der ÖPNV beschleunigt und Infrastrukturen für die Nahmobilität geschaffen werden.

Zur derzeitigen Verkehrssituation in der östlichen Innenstadt wurden in den unterschiedlichen Beteiligungsformate eine Vielzahl an Herausforderungen der unterschiedlichen Verkehrsmittel deutlich. Unter anderem bei der Planungsradtour wurde die fehlende Radverkehrsführung an der Schießgrabenstraße diskutiert. In der öffentlichen Auftaktveranstaltung wurde die hohe Verkehrsbelastungen durch den MIV auf dieser bemängelt (häufiger Rückstau, mangelnde Aufenthaltsqualität). Die Bestandsanalyse zeigte besonders für diesen Bereich erhöhte Verspätungsdaten im Busverkehr, welcher zusätzlich auch in der Bevölkerung als häufig unzuverlässig eingestuft wurde. Eine generell unzureichende Verknüpfung für die Nahmobilität zwischen Bahnhof und Innenstadt wurde sowohl in der Onlinebeteiligung als auch in den Innenstadtformaten angemerkt.

Bestandsanalyse	■ ■ ■ ■
Beteiligung	■ ■ ■ ■
Emissionen	■ ■ ■ ■
Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■
Erreichbarkeit	■ ■ ■ ■
Flächengerechtigkeit	■ ■ ■ ■
Teilhabe	■ ■ ■ ■
Zeit	■ ■ ■ ■
Kosten	■ ■ ■ ■

Beschreibung Eine Adressierung aller Nutzungsansprüche ist in den betrachteten Räumen nicht umsetzbar. Weder in der Schießgrabenstraße und Am Schifferwall noch an den östlichen Hauptverkehrsstraßen (Dahlenburger Landstraße, Bleckeder Landstraße) können alle Belange der Verkehrsträger umgesetzt werden.

Unter Bezugnahme der aktuellen Ziele der Hansestadt Lüneburg (u.a. 35 % Radverkehrsanteil, Klimaneutralität, Maßnahme D6 des Klimaschutzplans der Hansestadt Lüneburg) und der Anforderungen durch die E Klima („Die Belange des ÖV, Rad- und Fußverkehrs sind generell gegenüber den Belangen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs zu priorisieren.“) zielen die Maßnahmen darauf ab, die Situation entsprechend der gesetzten Zielvorgaben zu optimieren.

Schießgrabenstraße für den Radverkehr

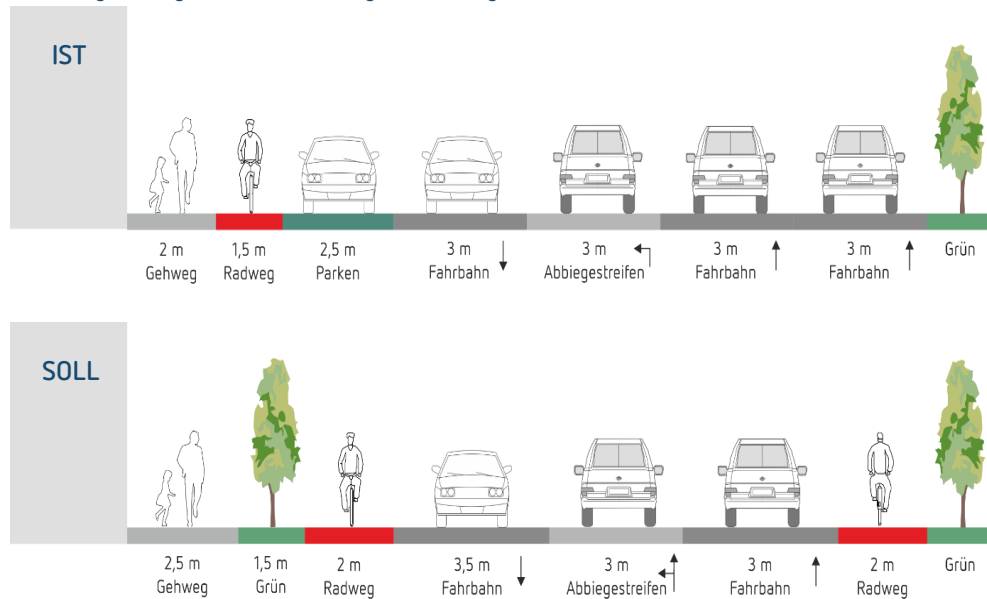
Die Schießgrabenstraße ist aus unterschiedlichen Gründen von großer Bedeutung für die Hansestadt. Zunächst ist sie eine zentrale Verbindungsachse für den Individualverkehr. Zugleich ist sie aber auch durch Mischnutzung geprägt (Gastronomie, Ärzte, Arbeitsplatzstandorte mit Besucher:innenverkehren). In den Beteiligungsformaten wurde aus diesem Grund auch die fehlende Befahrbarkeit der Schießgrabenstraße nach Norden mit dem Fahrrad kritisiert. Auch die hohen lokalen Emissionen (Luft und Lärm) wurden kritisch gesehen. Aktuell fahren ca. 2.500 – 3.000 Fahrzeuge in der Spitzenstunde auf der Schießgrabenstraße.

Hier soll ein Radverkehrsstreifen entstehen, um den Anforderungen der Ziele der Hansestadt gerecht zu werden. Möglich wäre eine dreispurige Lösung für den MIV, die einen Radfahrstreifen in beide Richtungen ermöglicht. Ein Multifunktionsstreifen für Grün oder auch einzelne Parkplätze könnte an den breiteren Stellen erhalten bleiben.

Zu betonen ist, dass dies kurzfristig zu Verkehrsstörungen führen kann. Mit dem Verweis auf die E Klima kann dies aber durch die Stärkung des Umweltverbundes begründet werden. Mit dem Umbau der Knoten im nördlichen Verlauf (siehe unten) ist zudem zu erwarten, dass

die Nord-Süd-Verkehre auch beschleunigt werden. Die Leistungsfähigkeit von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen wird maßgeblich von den lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten bestimmt und weniger von der Anzahl der Spuren.

Abbildung 11: Mögliche Neuaufteilung der Schießgrabenstraße (Querschnitt IST und SOLL)



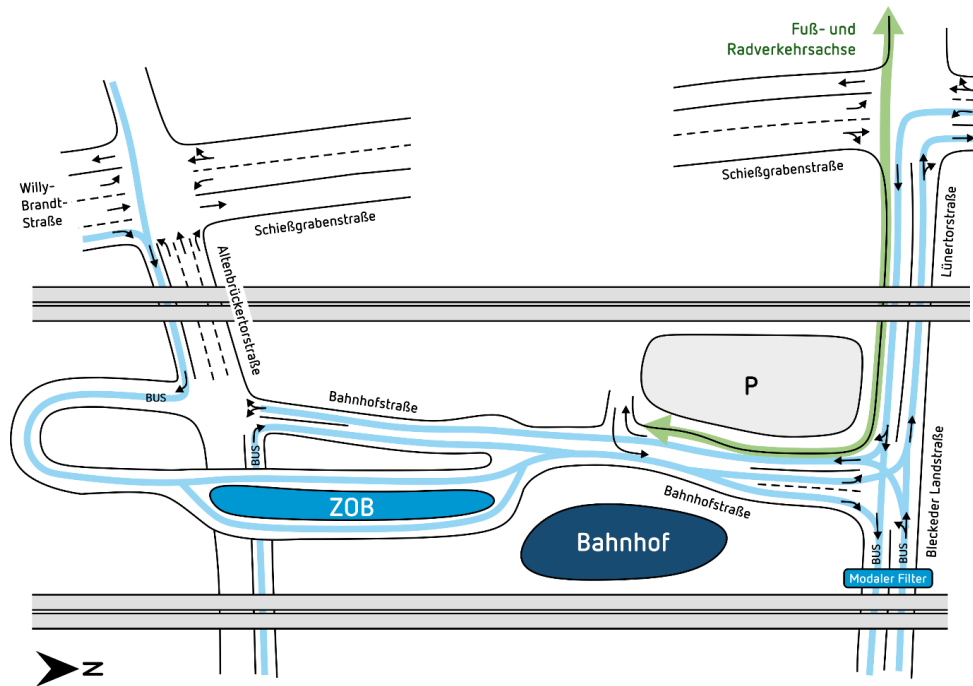
Quelle: Planersocietät

Einrichtung von Busspuren Am Schifferwall, Bockelmannstraße, Reichenbachstraße

Der nordöstliche Bereich des Stadtrings ist in Spitzenzeiten an der Kapazitätsgrenze. Hinweise darauf gibt es bspw. durch die Staubelastungen sowie aus den Verspätungsdaten im ÖPNV. Dies betrifft den MIV und den ÖPNV. Angesichts der Ziele der Hansestadt sind daher Änderungen vor allem zugunsten ÖPNV anzustreben, um die Verlässlichkeit und somit die Qualität des ÖPNV zu erhöhen. Die Maßnahme fokussiert sich auf den Knoten Reichenbachstraße/Am Schifferwall/Bockelmannstraße.

Ein Schritt zur Beschleunigung des MIVs und des ÖPNVs ist die Reduzierung der Knotenwiderstände am genannten Knoten. Dies kann durch eine Reduzierung von Fahrtbeziehungen entlang der MIV/ÖV-Hauptachsen gelingen (Umlaufzeitenreduzierung durch Wegfall von Ampelphasen). Durch einen Wegfall des Linksabbiegers der Reichenbachstraße sowie die Umnutzung des Linksabbiegers an der Bockelmannstraße werden einerseits Fahrtbeziehungen reduziert, andererseits Räume für den Busverkehr freigespielt. So kann eine rechtsabbiegende Busspur auf dem bestehenden Linksabbieger Reichenbachstraße realisiert werden. Auch kann in der Bockelmannstraße/Am Schifferwall eine Busspur bis zum Knoten Lünertorstraße/Schießgrabenstraße durchgehend geführt werden.

Diese Maßnahme würde erhebliche Änderung an den Verkehrsströmen auslösen, da Fahrzeuge nach Adendorf zukünftig aus Westen kommend bereits über die hauptsächlich gewerblich genutzte Straße Vor dem Bardowicker Tore abfließen müssten und Folgemaßnahmen ggf. nötig werden (Verkehrsberuhigung Auf d. Hude, Lösung für die Straße Im Wendischen Dorfe (Innenliegender Einfädelsstreifen)).



Quelle: Planersocietät

Beschleunigung Willy-Brandt-Straße

Die Willy-Brandt-Straße bietet eine schnelle Verbindung für Regionalbusse. Am Knotenpunkt Willy-Brandt Straße und Stresemannstraße sind hier Verzögerungen im Verkehrsablauf zu beobachten. Zur Beschleunigung des MIV/ÖV soll eine zweite Geradeausspur auf der Willy-Brandt-Straße aus Süden (Gestaltung ähnlich der nördlichen Zufahrt) eingerichtet werden, um eine höhere Durchflussgeschwindigkeit am Knoten zu erreichen. In diesem Zuge muss geprüft werden, ob eine weitere LSA-Phase eingeführt werden kann, um eine nördliche Quermöglichkeit der Willy-Brandt-Straße für die Nahmobilität zu realisieren.

Abbildung 14: Prinzipskizze der Beschleunigung Willy-Brandt-Straße (links: vorher; rechts: nachher)



Quelle: Planersocietät

Umsetzungshinweise

- Für die Öffnung der Schießgrabenstraße für den Radverkehr in zwei Richtungen muss die Hansestadt Lüneburg zunächst eine konkrete Vorplanung erstellen (ca. 50.000 Euro). Auf Basis dieser Betrachtung kann dann ein verbindlicherer Kosten-

aufwand eingeschätzt werden, der dieses umfassende Maßnahmenpaket im weiteren Verlauf in eine konkrete bauliche Maßnahme überführt (grobes Volumen 2.000.000 Euro).

- Die drei weiteren Maßnahmen stellen große Eingriffe in die Hauptverkehrsachsen dar. Diese konnten mit den bestehenden Verkehrszählungen im Zuge des NUMP zwar beleuchtet werden, eine Umsetzung dieser Maßnahmen erfordert jedoch aufwändige Einzelbetrachtungen. Die Vorplanungskosten sind mit mind. 50.000 Euro je Maßnahme zu beziffern. Hinzu kommen daraus resultierende ggf. bauliche Eingriffe an den Knoten sowie Änderungen an den Lichtsignalanlagenregelungen. Auch die Öffnung des Bahnhofes nach Norden wird einen baulichen Eingriff erfordern. Die Kosten der Maßnahmen sind dahingehend im Rahmen des NUMP noch nicht konkret schätzbar.
 - In einem ersten Schritt müssen diese vier Maßnahmenansätze durch die Verwaltung konkret analysiert und bewertet werden. Danach können diese im Rahmen des politischen Diskurses im Hinblick auf mögliche Umsetzungshorizonte fixiert werden.
-

S2

Optimierung der Verkehrsströme Soltauer und Uelzener Straße

**Ausgangslage & Zielbezug**

Im Zuge des NUMP-Prozesses wurden die parallel verlaufenden Straßen Uelzener Straße und Soltauer Straße umfassend untersucht. Dabei sollen der ÖPNV beschleunigt und bessere Infrastrukturen für die Nahmobilität geschaffen werden. Unter Bezugnahme der aktuellen Ziele der Hansestadt Lüneburg und der Anforderungen durch die E Klima werden daher Vorschläge gemacht, wie die Situation entsprechend den gesetzten Zielvorgaben optimiert werden kann.

Die Umgestaltung der beiden Straßenzüge war in vielen der Beteiligungsformate Thema. Bereits bei der Auftaktveranstaltung und der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde dies adressiert und auf die bestehenden Ideen der Leuphana Universität hingewiesen (Einbahnstraßenregelungen, Bussonderfahrstreifen). Im Rahmen der Werkstatt Quartiersmobilität im Roten Feld wurde mit den Anwohnenden vertieft über die Gestaltung der Uelzener Straße diskutiert und Wünsche nach einer Verkehrsberuhigung geäußert.

Bestandsanalyse	■ ■ ■ ■
Beteiligung	■ ■ ■ ■
Emissionen	■ ■ ■ ■
Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■
Erreichbarkeit	■ ■ ■ ■
Flächengerechtigkeit	■ ■ ■ ■
Teilhabe	■ ■ ■ ■
Zeit	■ ■ ■ ■
Kosten	■ ■ ■ ■

Beschreibung Folgende Herausforderungen wurden im Rahmen der Bestandsanalyse des NUMP-Prozesses identifiziert und in der Öffentlichkeitsbeteiligung von den Bürger:innen häufig geäußert:

- Radhaupttrouten mit unzureichender Radverkehrsinfrastruktur (den neugebauten Radweg in der Uelzener Straße stadteinwärts ausgenommen)
- Hohe Verkehrs- und Lärmbelastungen zu Spitzenzeiten
- Wunsch aus der Öffentlichkeitsbeteiligung: Einrichtung von gegenläufigen Einbahnstraßen (ggf. mit Bussonderfahrstreifen)

Die Einrichtung von Einbahnstraßen für den MIV verbessert zwar den Busverkehr, kann für den Kfz-Verkehr allerdings enorme Umwege bedeuten. Darüber hinaus wird der Busverkehr dadurch in erster Linie nur in einer Richtung verbessert. Zudem ist die Einrichtung von einem ausreichend breiten Bussonderfahrstreifen und einem Fahrstreifen mit Linienverkehr (jeweils 3,25 Meter) in der Soltauer Straße nicht möglich, ohne die Fahrbahn zu verbreitern. Damit Fuß- und Radverkehr dadurch nicht eingeschränkt werden, hätte diese Verbreiterung den Wegfall von Bäumen und Parkplätzen zur Folge. Auch in der Uelzener Straße müssen die Nebenflächen stadtauswärts erheblich umgestaltet werden, wenn sich die Situation für den Bus- und den Radverkehr verbessern soll. Die Eingriffsintensivität wäre dementsprechend sehr hoch und der bestehende Alleecharakter der Straßen würde verloren gehen. An den Straßen befinden sich relevante Zielorte, beispielsweise das Krankenhaus oder die Salztherme. Demnach wäre im Falle von Einbahnstraßenregelungen mit Verlagerungseffekten in die umliegenden Straßen zu rechnen. Da viele der umliegenden Straßen Nebenstraßen mit reiner Wohnnutzung sind, sind diese i.d.R. nicht für Mehrverkehre ausgelegt und könnten überlastet werden. Vor diesem Hintergrund wird die Einrichtung von Einbahnstraßen mit Bussonderfahrstreifen nicht weiterverfolgt bzw. empfohlen.

Neben der Einbahnstraßenbetrachtung kann durch eine Umgestaltung dieser Straßenräume eine maßgebliche Aufwertung erreicht werden. Zum einen, um ihrer Funktion als Radhaupttroute gerecht zu werden und zum anderen, um ein lebenswerteres Umfeld für die Anwohnenden zu schaffen. Im Kfz-Zielnetz (vgl. Maßnahme M1) wird die Uelzener Straße von einer gesamtstädtischen zu einer örtlichen Verbindung abgestuft. In diesem Zuge ergeben sich neue Möglichkeiten für den Straßenraum. So ist die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine geeignete Maßnahme, um den Verkehr hier zu beruhigen und die Lärmbelastung zu reduzieren. Der Radverkehr kann dann stadtauswärts verträglicher im Misch-

verkehr geführt werden. Ergänzend ist die Umgestaltung der Barckhausenstraße als Fahrradrouten zu verfolgen, bspw. durch die Einrichtung einer Fahrradstraße mit modalen Filtern. Analog zur Uelzener Straße wird die Umgestaltung der Soltauer Straße geprüft. Auch hier wird eine Temporeduktion empfohlen. Langfristig könnte Prüfung einer Flächenumverteilung auch dort erforderlich sein.

Umsetzungshinweise

- Die Hansestadt Lüneburg prüft nach einer Neubewertung der Uelzener Straße von einer gesamtstädtischen zu einer örtlichen Verbindung die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (z. B. auf 30 km/h). Analog wird diese Temporeduktion auch in der Soltauer Straße geprüft.
 - Wenn im Ergebnis der Temporeduktion der Uelzener Straße kein Mischverkehr für Rad und Kfz stadtauswärts geboten ist, muss der entsprechende Geh- und Radweg auf der Westseite grundlegend saniert bzw. erneuert werden (ca. 700.000 Euro).
 - Die Hansestadt Lüneburg erstellt eine Vorplanung für die Einrichtung einer Fahrradrouten, ggf. als Fahrradstraße unter Einsatz von Modalen Filtern, in der Barckhausenstraße (ca. 40.000 Euro für entsprechende Vorplanung).
-

S3

Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren



Ausgangslage & Zielbezug

Wohn- und Mischquartiere sind Orte des Aufenthalts, des Zusammenlebens – daher gilt es innerhalb der Quartiere nach den Regelwerken und Richtlinien den Fokus auf den Umweltverbund zu legen.

Hierzu wurden stadtteilbezogene Beteiligungsformate durchgeführt, um Herausforderungen in den Quartieren vor Ort zu erheben und die Akzeptanz verschiedener Maßnahmen zu diskutieren. Beim NUMP on Tour wurde beispielsweise über die Verkehrsberuhigung der Thorner Straße gesprochen, bei der Werkstatt in Kaltenmoor über die Graf-Schenk-von-Stauffenberg-Straße und bei der Werkstatt im Roten Feld über die Barckhausenstraße. Der Wunsch nach verkehrsberuhigenden Maßnahmen wurde dabei von den Anwohnenden selbst geäußert. Die Akzeptanz derartiger Eingriffe ist dementsprechend bereits bei vielen Bürger:innen gegeben. Der Modale Filter an der universitätsnahen Scharnhorststraße stammt aus bereits bestehenden Planungen und wurde in den NUMP-Prozess integriert.

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten



Einen Großteil des Tages halten sich Menschen in ihrem Wohnumfeld auf. Wohnumfelder müssen daher auf die Menschen zugeschnitten sein. Gesundheit, Sicherheit und Wohlbefinden stehen dabei im Mittelpunkt der Planung. Autoarme Quartiere sind immer wieder Thema, wenn es um die Entwicklung der Mobilität in Städten geht. Auch in den Beteiligungen in Lüneburg wurde das Thema verstärkt eingebracht. Der Grundgedanke ist klar: störende Verkehre (z. B. Parksuchverkehre, Schwerlastverkehr, ruhenden Kfz-Verkehr) aus den zentralen Bereichen der Innenstadt bzw. aus den Quartieren herauszuhalten und die gewonnenen Flächen sowohl alternativen Verkehrsmitteln (z. B. Fußverkehr, Radverkehr), als auch anderen, bisher zu kurz gekommenen Nutzungen (Aufenthaltsbereiche, Spielflächen, kulturelle Angebote, gastronomisch nutzbare Außenbereiche etc.) zur Verfügung zu stellen.

Beschreibung

Die Idee basiert darauf, den übergeordneten Durchgangsverkehr zu vermeiden und ausschließlich Quell- und Zielverkehre aus dem Quartier zu ermöglichen. Dies wird insbesondere dadurch erreicht, dass eine gradlinige Durchfahrt nicht mehr möglich ist (z. B. mit Unterbrechungen des geradlinigen Straßennetzes durch die Abbildung vom Verkehr oder aber auch mittels neuer Einbahnregelungen). Kurze Wege im Quartier werden durch die neu vorgeschlagenen Verkehrsführungen (siehe auch Maßnahme M2) und modalen Filter deutlich einfacher und attraktiver mit dem Rad oder zu Fuß zurückzulegen sein.

Modaler Filter: Barckhausenstraße

Die Barckhausenstraße ist eine zentrale Durchgangsstraße im Roten Feld sowohl für den ÖPNV, MIV als auch für den Radverkehr. Um die Straße zu beruhigen und andere Nutzungen zu ermöglichen, wird empfohlen, einen Modalen Filter in der Barckhausenstraße einzurichten. Der modale Filter ist durchlässig für den Radverkehr und den ÖPNV. Dadurch kann die hochwertige Radachse gestärkt werden und die ÖPNV-Anbindung erhalten bleiben. Zusätzlich schafft die Maßnahme Raum für andere Nutzungen.

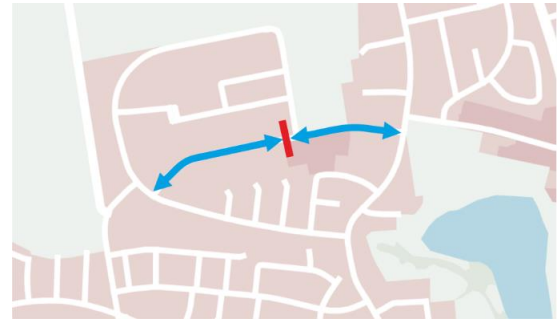
Abbildung 15: Modaler Filter Barckhausenstraße



Modaler Filter: Thorner Straße

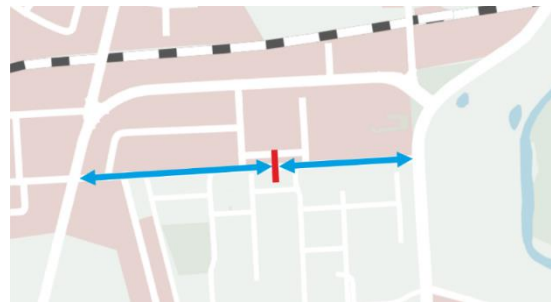
Die Thorner Straße ist hinsichtlich der Schülerverkehre als sensibel einzustufen. Mit der IGS Kreideberg und dem Nahversorgungszentrum besteht ein Stadtteilmittelpunkt, der jedoch aktuell durch die Durchgangsverkehre in seiner Funktion beeinträchtigt ist. Ein Modaler Filter auf der Höhe des derzeitigen Supermarkts stellt die Zufahrt zum Nahversorgungszentrum sicher und ermöglicht zudem eine Aufwertung des Bereiches zwischen Schule, Kirche und Nahversorgungsbereich für die Nahmobilität. Busse und Radfahrer:innen können den modalen Filter weiter passieren. Die Durchgangsverkehre werden vom Ostpreußenring und der Schomakerstraße aufgenommen. Dies hat eine Änderung der Abbiegebeziehungen zur Folge. Zudem ist eine Abnahme der Verkehre am Ochtmissener Kirchsteig zuungunsten der Straße Vor dem Bardowicker Tore zu erwarten.

Abbildung 16: Modaler Filter Thorner Straße

**Modaler Filter: Scharnhorststraße**

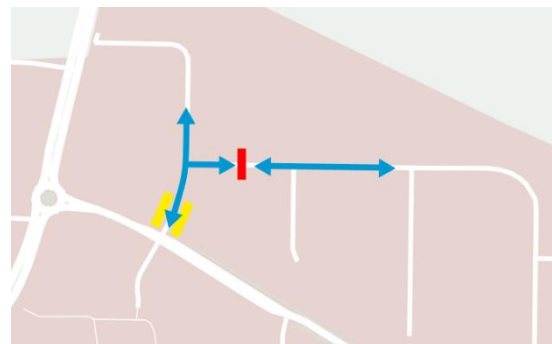
Die Scharnhorststraße ist für die Universität von großer Bedeutung. Daher wurden vor allem von Personen der Leuphana-Universität angeregt, die Scharnhorststraße für den MIV zu unterbrechen. Da die Straße Munstermannskamp als zentrale Verbindung parallel verläuft, kann hier eine wirksame Beruhigung des fuß- und radverkehrslastigen Umfelds der Universität erreicht werden. Der modale Filter kann an der Blücherstraße / Gneisenaustraße realisiert werden. Der Fuß- und Radverkehr, der in diesem Bereich hohe Frequenzen aufweist, profitiert von der verkehrsberuhigenden Wirkung der Maßnahme.

Abbildung 17: Modaler Filter Scharnhorststraße

**Modaler Filter: Graf-Schenk-von-Stauffenberg-Straße**

Die Graf-Schenk-von-Stauffenberg-Straße ist eine sehr sensible Straße (Grundschule, Bücher, IGS, Spielschule, KITA). Besonders Elterntaxis und Durchgangsverkehre sind zu vermeiden. Im Sinne einer Verkehrsberuhigung wird ein modaler Filter zwischen Erwin-von-Witzleben-Straße und Kurt-Huber-Straße angestrebt. Eine Hol- und Bringzone (gelb) an der Kurt-Huber Straße kann zudem dafür sorgen, dass die Graf-Schenk-von-Stauffenberg-Straße zusätzlich entlastet wird.

Abbildung 18: Modaler Filter Graf-Schenk-von-Stauffenberg-Straße

**Quartierskonzepte**

Im NUMP-Prozess wurden beispielhaft einzelne Quartiere untersucht. Die Verkehrsberuhigung in den Quartieren muss über die dargestellten Maßnahmen hinaus in den kommenden Jahren fortgeführt werden (siehe auch Maßnahme M2).

Umsetzungshinweise

- Die vier beschriebenen Modalfilter in Barckhausenstraße, Thorner Straße, Scharnhorststraße sowie Graf-Schenk-von-Stauffenberg-Straße sind durch entsprechende Vorplanungen zu entwickeln (ca. 10.000 Euro pro Maßnahme). Nach einer

- entsprechenden Bewertung bezüglich verkehrlicher Verträglichkeit und rechtlicher Umsetzbarkeit müssen diese Vorplanungen in konkrete bauliche Maßnahmen überführt werden (je nach Ausgestaltung 5.000 bis 50.000 Euro je Maßnahme)
- Die Hansestadt Lüneburg analysiert pro Jahr ein (Wohn-)Quartier im Hinblick auf Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung. Dies ist beispielsweise in der Vergangenheit bereits im Wasserviertel durchgeführt worden (analog bereits in Maßnahme M2 aufgeführt)
-

S4

50 Knotenpunkte & Querungen für Lüneburg



Ausgangslage & Zielbezug

Die Knotenpunkte in Lüneburg sind die Stellschrauben der Mobilität. An den vorhandenen Knotenpunkten und Querungen entscheidet sich, wie attraktiv ein Verkehrsmittel wahrgenommen wird. Fehlen Querungen insbesondere für den Fußverkehr kann die Verkehrssicherheit besonders für sensible Gruppen bzw. die schwächsten Verkehrsteilnehmer:innen nicht gewährleistet werden.

Aus diesem Grund sollen die Knoten und Querungen nach den aufgestellten Anforderungen vor allem für die Nahmobilität in den nächsten Jahren sukzessive bewertet und optimiert werden.

Die Notwendigkeit dieser Maßnahme unterstreichen auch eine Vielzahl von Beiträgen der Bürger:innen. In nahezu allen Beteiligungsformaten wurden konkrete unzureichende Situationen für die Nahmobilität eingebracht und eine Verbesserung gefordert.

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten



Beschreibung

Fußgänger:innen sind aufgrund des vergleichsweise hohen Wegeaufwandes sehr empfindlich gegenüber Umwegen. Daher ist eine dichte Abfolge von Querungsmöglichkeiten, insbesondere in Bereichen mit hohem Querungsbedarf (z. B. linear an Geschäftsstraßen oder punktuell an Haltestellen) wichtig für die Qualität und Sicherheit im Fußverkehr. Die Optimierung der Wartezeiten und Wege an Signalanlagen steht in der Regel im Zielkonflikt mit der Leistungsfähigkeit für die anderen Verkehrsarten sowie anderen Wegebeziehungen. Um diese Zielkonflikte integriert aufzulösen, werden signalgeregelte Anlagen für alle Verkehrsarten übergreifend in der Maßnahme betrachtet. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen weist in der aktuellen Richtlinie E Klima darauf hin, dass neben der Qualitätsstufe 2 des Kfz-Verkehrs auch die Qualitätsstufen des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen sind und in bestimmten Fällen für eine ausreichende Qualität des Umweltverbundes auch eine nachrangig Qualitätsstufe im Kfz-Verkehr toleriert werden kann.

Grundsätzlich gilt:

- Rotmarkierungen auf Furten für eine höhere Sichtbarkeit im Radverkehr
- Abschaffung von sog. Bettelampeln
- fuß- und radverkehrsfreundliche Umlaufzeiten (keine Anforderung, ausreichend Freigabezeit)
- Abgesenkte Bordsteine, ausreichende Aufstellflächen
- Parameter für maximale Wartezeiten an großen Knotenpunkten festlegen
- Sofort-Grün-Programme für die Nachtstunden
- Progressive Schaltung (Kein Stehenbleiben auf Mittelinseln)
- Blindensignalisierung an allen Querungen

Im Rahmen der Bestandsanalyse sowie der Beteiligungsverfahren wurden Straßen identifiziert, an denen ein besonderer Handlungsbedarf vorliegt.

Ergänzung fehlender Querungs-/Kreuzungsmöglichkeiten:

- Altenbrückertorstraße/ Ilmenaustraße
- Hamburger Straße/Bernsteinstraße
- Hindenburgstraße/Langer Jammer
- Lüneburger Straße/Heilighthaler Straße
- Soltauer Straße/Heidkamp/Hasenburger Berg
- Meisterweg/Hansestraße
- Meisterweg/Kloster-Lüne-Weg
- Munstermannskamp/Gneisenastraße

- Ostpreußenring/Brandenburger Straße
- Reichenbachstraße/Im Wendischen Dorfe
- Scharnhorststraße/Gneisenaustraße
- Stresemannstraße/Willy-Brandt-Straße/Friedrich-Ebert-Brücke
- Theodor-Heuss-Straße/Schützenstraße
- Universitätsallee

Zu verbessernde Querungs- / Kreuzungsmöglichkeiten:

- Am Alten Eisenwerk/Auf der Hude/Lise-Meitner-Straße
- Am Schifferwall/Bockelmannstraße
- Bockelmannstr./Auffahrt B4
- Dahlenburger Landstraße/Am Schützenplatz
- Bahnhof (Umfeld)
- Lindenstraße/Barckhausenstraße
- Lüneburger Straße/Häcklinger Weg
- Lünertorstraße/Am Schifferwall/Schießgrabenstraße
- Soltauer Straße/Brauerweg (Mustermannskamp)
- Neuetorstraße/Schlöbckeweg
- Schießgrabenstraße/Willy-Brandt-Straße/Altenbrückertorstraße
- Sülztorstraße/Lindenstraße/Uelzener Straße/Soltauer Straße
- Wilhelm-Hänel-Weg/Hamburger Straße

Umsetzungshinweise

- Die Hansestadt Lüneburg bearbeitet pro Jahr mind. 3 Querungen oder Querungshilfen im Stadtgebiet. Für Querungshilfen ist ein jährlicher Bedarf von mind. 200.000 Euro erforderlich.
 - Pro Jahr sind mind. 2 Knoten zu beplanen und umzubauen, wodurch nach 25 Jahren rund 50 Knoten verbessert wurden. Die Kosten variieren je nach Maßnahme stark, für eine barrierefreie, fuß- und radverkehrsgerechte Kreuzungsausgestaltung werden ca. 150.000 Euro benötigt. Eine Knotenpunkt-LSA kostet zwischen 400.000 und 750.000 Euro.
 - Ergänzend muss die technische Optimierung von Lichtsignalanlagen vorangetrieben werden, u.a. bezüglich der Blindensignalisierung (pro Jahr 50.000 Euro).
-

S5

Sichere Schulumfelder



Ausgangslage & Zielbezug

Der Schulweg ist der zentrale Alltagsweg von Kindern und Jugendlichen. Gleichzeitig gehören diese im Verkehr zu der vulnerabelsten Gruppe. Zum einen sind sie durch ihre geringe Körpergröße im besonderen Maße von Sichtbehinderungen, zum Beispiel durch parkende Fahrzeuge, betroffen. Zum anderen ist die Aufmerksamkeit im Schulkindalter für das komplexe städtische Verkehrssystem oftmals noch nicht ausreichend. Während lange die Anpassung des kindlichen Verhaltens an das bestehende Verkehrssystem im Vordergrund der Verkehrssicherheitsarbeit an Schulen bzw. der Verkehrserziehung stand, sollte für eine nachhaltige und kinderfreundliche Mobilität auch die Infrastruktur den Bedürfnissen der Kinder angepasst werden.

An dieser Stelle steht insbesondere auch der Ansatz der fehlerverzeihenden Infrastruktur im Vordergrund, welcher auch durch die Teilnehmenden in den unterschiedlichen Beteiligungsformaten gefordert wurde. Unter anderem in einem eigenen Workshop mit Schüler:innen wurde die Notwendigkeit des Themas weiter unterstrichen.

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten



Beschreibung

Besonders im Umfeld von Schulen sollte der Fokus auf der Verkehrssicherheit liegen, um möglichst früh eine nachhaltige und kinderfreundliche Mobilität zu erzielen und die eigenständige Mobilität zu ermöglichen. Mit der Erstellung von Schulwegplänen sollen gemeinsam in Zusammenarbeit mit den Schulen, der Elternschaft sowie den Kindern sichere Schulumfelder geschaffen werden. Schulwegpläne lassen sich dabei sehr gut in die Verkehrserziehung an den Schulen integrieren. Die gemeinsame Arbeit mit den Kindern sensibilisiert diese auf der einen Seite für die Gefahren im Straßenraum und zeigt den Planer:innen auf der anderen Seite besondere Ansprüche und Probleme aus Sicht der Kinder auf. Ein weiterer Vorteil von Schulwegplänen und der Optimierung dieser Wege ist, dass auch Eltern bzw. Erziehungsberechtigte eine positivere Einstellung zum zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegten Schulweg entwickeln. Für eine langfristige Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens ist die eigenständige und sichere Mobilität zu Fuß von hoher Bedeutung.

Prioritär ist für folgende Schulen ein Schulwegplan zu erstellen. Im weiteren Verlauf sollte die Erstellung für alle Schulen angestrebt werden.

- Grundschule Im Roten Feld
- Schulzentrum Kaltenmoor
- Igelschule
- Schule am Sandberg
- Hermann-Löns-Schule
- St.-Ursula-Grundschule
- Grundschule Kreideberg
- Wilhelm-Raabe-Schule
- Grundschule Häcklingen

Für die Erstellung von Schulwegplänen ist die Befragung von Eltern und Schüler:innen wichtig, um hier relevante Aussagen über die konkreten Probleme auf den Schulwegen zu erhalten. In einer Erhebung vor Ort können dann die gemeldeten Defizite begutachtet und potenzielle Schulwege identifiziert werden. Mit den gesammelten Informationen müssen dann finale Schulwegpläne erstellt und notwendige Maßnahmen erarbeitet werden. Zusätzlich wird empfohlen in begleitenden Workshops mit Schüler:innen die Ergebnisse vorzustellen und auch gemeinsam Maßnahmenideen abzuleiten.

Umsetzungshinweise

Die Hansestadt Lüneburg wird im Rahmen der Trägerschaft der städtischen Schulen pro Jahr 1-2 Schulwegpläne erstellen (ca. 40.000 Euro bis 50.000 Euro).

S6

Lebenswerte Innenstadt - Platz Am Sande

**Ausgangslage & Zielbezug**

Die Innenstadt ist der Ort des Zusammenkommens in Lüneburg. Dementsprechend gab es Beteiligungsformate, die den Fokus auch auf Innenstadtthemen legten.

Der Platz Am Sande wurde in den öffentlichen Beteiligungen stark diskutiert. Eine große Mehrheit wünscht sich Barrierefreiheit, Begrünung und Beschattung sowie bessere und sicherere Wegebeziehungen. Auch unerwünschte Kfz-Verkehre wurde immer wieder als Problematik benannt.

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten

**Beschreibung**

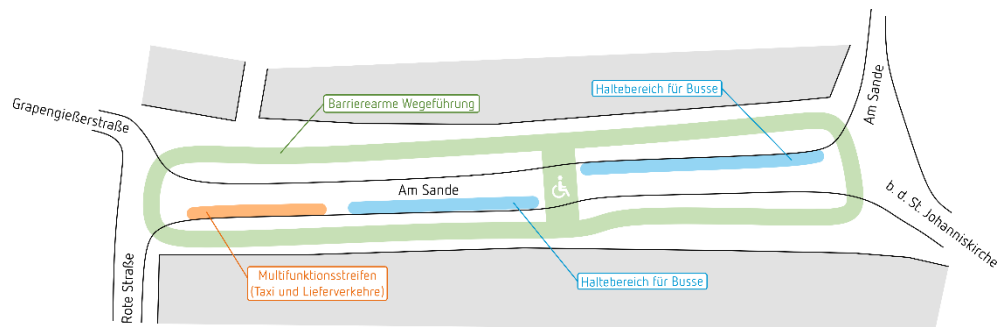
Während die unerwünschten Kfz-Verkehre vor allem eine ordnungsrechtliche Herausforderung sind und im Handlungsfeld D betrachtet werden, handelt es sich bei den anderen offenen Punkten um planerische Anknüpfungspunkte. Hier müssen Aspekte des Denkmalschutzes (vor allem Häuser) mit der hohen Bedeutung für Qualitäten des Umweltverbundes abgewogen werden.

Grundsätzlich sollte durch die Platzgestaltung deutlich werden, dass eine generelle Querbarkeit und Nutzbarkeit für Zufußgehende im gesamten Bereich der Fußgängerzone möglich und gewünscht ist. Dennoch sind im Sinne der Barrierefreiheit, barrierearme bauliche Querungsmöglichkeiten und Wegeachsen durch geschnittenes Pflaster und abgesenkte Bordsteine zu schaffen. Besonders in den Randbereichen ist auf ausreichend breite und freie Wege zu achten. Mit einer Verschmälerung des befahrbaren Bereichs auf 12 m in den östlichen Bereichen (Fahrbereich und Haltebereich der Busse) erhält der Platz zusätzliche geschützte Bereiche für Gastronomie, Aufenthalt und Grün. Dazu sind die Bushaltestellen barrierefrei auszubauen und weiter in die Mitte zu ziehen. Weiterhin verkürzt sich dadurch auch der Übergangsbereich für Mobilitätseingeschränkte. Im westlichen Platzbereich können in einem Multifunktionsstreifen weiterhin Taxen halten, zusätzlich kann hier auch der Lieferverkehr abgewickelt werden.

Die Maßnahme stellt im Gegensatz zu vorherigen Maßnahmen nur einen geringen Eingriff in den Platzcharakter dar, da wenige bauliche Veränderungen vorgenommen werden müssen. Es ist im Sinne der Akzeptanz geboten, den Platz in einem transparenten, städtebaulichen Gestaltungswettbewerb auszuloben. Dabei können aus verkehrlicher Sicht Prämissen für die Weiterentwicklung einfließen.

Abbildung 19: Prinzipskizze einer möglichen neuen Anordnung der Wartepositionen und einer barrierefreien Wegeführung

Quelle: Planersocietät



Umsetzungshinweise

- Bauliche Umgestaltung der Haltepunkte des ÖPNV hinsichtlich barrierefreier Nutzbarkeit sowie Ergänzung entsprechender Querungshilfen, Bordsteinabsenkungen, etc. (mind. 100.000 Euro zzgl. Entsprechender Landesfördermittel).
- Die Hansestadt Lüneburg prüft seitens der Stadtplanung die Auslobung eines städtebaulichen Gestaltungswettbewerbs für den Platz Am Sande. Die Kosten für diesen Wettbewerb liegen zwischen 100.000 € und 150.000 €. Spätere Kosten einer baulichen Umsetzung sind heute noch nicht bekannt.